

SKRZYDLATA POLSKA

13 (1551) • 29.03.1981

PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606

CENA 7 ZŁ



SP

SPOTKANIE PRZEDSTAWICIELI DWL W POZNAŃSKICH ZAKŁADACH PRACY

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tadeusz Krepki spotkał się z liczną grupą robotników oraz personelu inżynieryjno-technicznego Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski w Poznaniu. Zastępca dowódcy WL d/s politycznych gen. bryg. Edward Łukasik wziął udział w spotkaniu z pracownikami Fabryki Wyróbów Precyzyjnych. Załoga poznańskiej Centry gościła u siebie m.in. zastępcę dowódcy WL d/s techniki i zaopatrzenia gen. bryg. Zdzisława Pietruchę.

Generałowie odpowiedzieli na wiele skierowanych pod ich adresem pytań, które świadczyły o dużym zainteresowaniu załóg sprawami wojska i obronności.

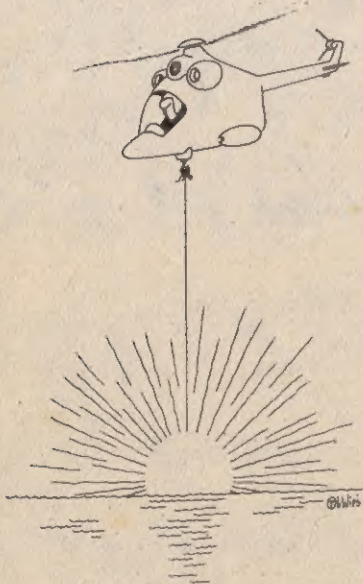
LOTY TURYSTYCZNE NAD RADOMIEM

Radomski Oddział Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji wspólnie z Aeroklubem Radomskim wprowadzają od 1 kwietnia 15-minutowe loty turystyczne samolotem An-2 nad Radomiem i okolicą. W programie imprezy przewidziano m.in. zwiedzenie lotniska, zapoznanie się ze sprzętem – szybowcami i samolotami.

PUBLICYSŃCI LOTNICZY PRZEBYWALI W ZWIĄZKU RADZIECKIM

W wyniku współpracy Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, dzięki tym ostatnim przebywała w dniach 15-18 marca 1981 r. w Związku Radzieckim grupa dziennikarzy polskich. Klub Publicystów Lotniczych reprezentowali: Henryk Berski („Trybuna Ludu”), Tadeusz Chwałczyk (Polskie Radio – Lublin), Marek Orzechowski („Sztandar Młodych”), Tadeusz Pojmański („Życie Warszawy”), Bogusław Witkowski („Skrzydła Polska”) oraz Wiktor Wianczek (rzecznik prasowy PLL LOT). Publicyści lotniczy odwiedzili biuro konstrukcyjne Iljuszyna, zwiedzili zakłady, w których budowane są radzieckie aerobusy (Il-86) oraz spotkali się w Moskwie z przedstawicielem LOTU na Związek Radziecki

Rys. W. Fuglewicz (2)



Z LOTU PO ŚMIECIE

● **ZSRR.** 12 marca wyniesiono na orbitę okołoziemską statek Sojuz-T-4. Dwuosobową załogę stanowili: dowódca Władimir Kowalok i inżynier pokładowy Wiktor Sawinych. W. Sawinych jest setnym kosmonautą świata w dwudziestopięciolatek załogowych lotów kosmicznych. Celem lotu była stacja Salut-6, która wraz ze statkiem transportowym Progress-12 tworzy zespół orbitalny. Niewykluczone, iż lot obu kosmonautów zapowiada nowy cykl doświadczeń na pokładzie Salut-6, w tym także kosmonautów z Mongolii i Rumunii.

● **USA.** W wieku 86 lat zmarł John Northrop, konstruktor i pionier amerykańskiego przemysłu lotniczego działający od 1916 r. Twórca samolotów cywilnych i wojskowych.

● **ZSRR.** Inż. B. Romanienko podaje w nr. 1 z roku bieżącego miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika” interesujące dane o pierwszym radzieckim silniku odrzutowym z dopalaczem. Silnik taki powstał w zespole I. Merkulowa w biurze konstrukcyjnym S. Ławockina, gdzie prace rozpoczęto w 1945 r. W 1947 r. samolot La-156 z silnikiem RD-10 osiągnął prędkość 926 km/h, a następnie 1030 km/h.



KALEJDOSKOP LOTNICZY NR 3/80

Staraniem Aeroklubu PRL wydano nakładem Wojskowej Agencji Fotograficznej 3 z kolei serwis fotograficzny pn. „Kalejdoskop Lotniczy”. Zestaw zdjęć, przeznaczony do rozpowszechniania w aeroklubach, kołach lotniczych i drużynach harcerskich, przedstawia ważniejsze wydarzenia w lotnictwie sportowym w roku ubiegłym. „Kalejdoskop Lotniczy” jest do nabycia w Dziale Propagandy ZG APR w Warszawie, cena serwisu 175 zł.

W SKRÓCIE

● **Prostujemy** informację z tej rubryki (nr 11/81), że kierownik Aeroklubu Poznańskiego plk rez. mgr Marian Gutowski jest autorem książki „Ochotnik z 1945”; nastąpiła tu zbieżność nazwisk, a faktycznym autorem tej książki jest brat stryjeczny kierownika AP o tym samym imieniu i nazwisku, plk WP w służbie czynnej. Przepraszamy.

● **Sąd zachodniobermberski** skazał na 4 lata pozbawienia wolności Andrzeja Parke, który 4 grudnia ub. r. uprowadził samolot LOTU z Zielonej Góry na lotnisko Tempelhof w amerykańskim sektorze Berlina Zachodniego.

WYDAWNICTWA

OLGIERD WOLCZEK – W KRĘGU ASTRONAUTYKI. Nasza Księgarnia – 1980. Dla dzieci i młodzieży. Str. 216, cena 85 zł.

JANUSZ KEDZIEŃSKI – Z KABINY OBSERWATORA. Wydawnictwo MON – 1980. Wyd. 2. Wspomnienia. Str. 268, cena 35 zł, nakład 10 000 + 333 egz.

KAZIMIERZ SZARSKI – ZMINIATURYZOWANE ŁADUNKI JĄDROWE. Wydawnictwo MON – 1981. Biblioteka Wiedzy Wojskowej. Str. 176, cena 25 zł.

WIESŁAW SCHIER – PALIWA I SMARY W TECHNICIE MINIATUROWYCH SILNIKÓW. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 100, cena 30 zł.

ROMAN BRZOZOWSKI – TARCZA NA NIEBIE. Wydawnictwo MON – 1980. Wyd. 3. Powieść. Str. 408, cena 38 zł.

BORYS POLEWY – OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU. Tłum. z ros. Iskry. Progress – 1980. Str. 375, cena 55 zł.

PAWEŁ WŁODARCZYK – ZAWODY MODELI LOTNICZYCH I KOSMICZNYCH. Przepisy, regulaminy, organizacja. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 304, cena 45 zł, nakład 9800 + 200 egz.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA 1981

Wielu Czytelników, zaniepokojonych naszym dłuższym milczeniem w sprawie BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ, zapytywało nas w listach, czy aby nie mamy zamiaru zrezygnować z przyznawania tego pięknego – ich zdaniem – honorowego wyróżnienia. Nic podobnego nie przyszło nam nawet na myśl. W minionych 17 latach BŁĘKITNE SKRZYDŁA zdobyły sobie – co nas cieszy – duże społeczne uznanie, stały się cenionym wyróżnieniem, weszły na trwałe do tradycji naszego polskiego lotnictwa. Jest więc naszą powinnością tradycję tę nie tylko podtrzymywać ale i rozwijać. Pewne modyfikacje w zasadach przyznawania BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ sygnalizowaliśmy już w roku ubiegłym, teraz pragniemy poinformować o zmianach, jakie wprowadzamy w nadawaniu tego honorowego wyróżnienia lotniczego.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA są, jak wiadomo, honorowym wyróżnieniem redakcji „Skrzydlatej Polski”, która przyznaje je w imieniu naszych Czytelników i społeczności lotniczej zasłużonym działaczom oraz zespołom polskiego lotnictwa i tym co dla lotnictwa się zasłużyli. Pragniemy aby to wyróżnienie nadawano właśnie z okazji dorocznego Święta Lotnictwa Polskiego, które obchodzimy 23 sierpnia.

W tej też intencji informujemy Czytelników, organizacje i instytucje lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego, że w dniach od 1 do 30 kwietnia przyjmujemy zgłoszenia kandydatów i zespołów do wyróżnienia BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI. Nie ogłaszamy przy tym żadnego regulaminu wyróżnienia, ponieważ uważamy, iż oceny zasług ludzi, których chcemy uhonorować nie można wymierzać sztywnymi paragrafami regulaminów. Odchodzimy też od zasady wyróżnień za dany rok kalendarzowy, gdyż w dotychczasowej praktyce BŁĘKITNE SKRZYDŁA straciły ten charakter, większość laureatów bowiem wyróżniana była zwykle za całokształt działalności w lotnictwie, ze szczególnym uwzględnieniem działalności społecznej, lub dużej rangi osiągnięcia jednorazowe, na przykład w sporcie lotniczym. Jesteśmy również zdania, że BŁĘKITNE SKRZYDŁA mogą być przyznawane wielokrotnie, nie tylko obywatelom polskim ale i obcym, zasłużonym dla polskich skrzydeł (mamy tu na myśli m.in. przedstawicieli Polonii zagranicznej). Nie ograniczamy także liczby wyróżnień indywidualnych i zespołowych, zastrzegając się jednak, iż dbać będziemy o odpowiednio wysoką rangę honorowych wyróżnień, aby nie nastąpiła ich dewaluacja.

Prosimy zatem o zgłaszanie kandydatur ludzi i zespołów rzetelnie umotywowanymi wnioskami. Zgłoszenia przyjmujemy przez cały kwiecień. Prosimy je kierować pod adresem redakcji: „Skrzydłata Polska”, ul. Nowy Świat 24/2, 00-373 Warszawa, z dopiskiem na kopercie: BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Zgłoszone kandydatury zostaną przez redakcję skonsultowane i zaopiniowane przez czynniki społeczne. Listę laureatów ogłosimy w numerze „Skrzydlatej Polski” na Święto Lotnictwa – 23 sierpnia br. Laureaci BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ otrzymają pamiątkowe dyplomy i znaczki. (jrk)

ZMARLI

3 marca 1981, w wieku 59 lat, **ANTONI SŁOJOWSKI**, kpt. pil. w st. spocz. 11 marca 1981, w wieku 78 lat, doc. dr **KAZIMIERZ KORDYLEWSKI**, astronom, długoletni członek i wiceprezes (1956-59) Polskiego Towarzystwa Astronomicznego, emerytowany pracownik Obserwatorium Astronomicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- CZAR LISICH KĄTÓW
- SPORT ŚMIGŁOWCOWY W POLSCE
- 15-LATEK NIE POLECI

● ZADBAJMY O LOTNISK

- UWAGI O SZKOLENIU LOTNIOWYM
- PROJEKT SAWA
- EPIZOD Z PROTOTYP

NASZA OKŁADKA

Janek Dankowski, najmłodszy na liście najlepszych szybowców 1980 r. opracowanej przez „Skrzydłatą Polskę”. Nasze honorowe wyróżnienie roku – CUMULUSY'80 – przypadły jednak bardziej doświadczonym szybowcom, o czym piszemy na str. 4-5.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

Lufthansy, gdzie pragnie zostać pilotem zawodowym.

● **CHRL.** Prasa zachodnia podaje – dość spóźnioną – informację o pierwszych krajowych szybowcowych rekordach. W końcu czerwca ub. r. na zawodach w randze mistrzostw zorganizowanych po 10-letniej przerwie, studentka Zhang-Yirong na trasie trójkąta 100 km osiągnęła prędkość 114,04 km/h. W grupie mężczyzn Quansheng na trasie trójkąta 100 km uzyskał 100,45 km/h. W klasie szybowców dwumiejscowych uzyskano na tejże trasie 72 km/h.

● **CSRS.** Przedsiębiorstwo SLOV-AIR zajmujące się pracami agrolotniczymi dysponuje 36 samolotami An-2 zakupionymi w Polsce.

● **USA.** Po znanej nagrodzie im. Kremera dla samolotów-mięsiniotów, pojawiło się nagroda im. Igora Sikorskiego za śmigłowiec-mięsiniot. 10 tys. dolarów USA otrzyma ten kto zdoła utrzymać się 1 minutę w zawisie na średniej wysokości 3 m ponad kwadratowym polem o boku 10 km. Naturalnie, chodzi o statek cięższy od powietrza. Regulamin nagrody można otrzymać w amerykańskim stowarzyszeniu śmigłowiec: AHS 1325 18th Street NW, Suite 103 Washington D.C. 200 36, USA.

● **BRAZYLIA.** Do końca ub. r. eksploatowano na całym świecie 120 samolotów Bantel rante dla lokalnej komunikacji. Najwięcej w USA (35 samolotów).

● **ZSRR.** 10 lutego otwarto w Moskwie centralę kontroli obszaru powietrznego dla potrzeb lotnictwa cywilnego. Centrala ta została zakupiona w Szwecji (Datataab) i umożliwia jednoczesną kontrolę 325 samolotów.

● **USA.** W lutym w wieku 88 lat zmarł Donald W. Douglas, pionier lotnictwa i przemysłu amerykańskiego. Douglas był twórcą wielu samolotów cywilnych i wojskowych, a sławę zyskał jego wszechstronny DC-3 zbudowany w 1935 r. znany podczas II wojny światowej jako transportowiec, który przyczynił się do zwycięstwa aliantów. Samolot ten budowany był w ZSRR z licencji jako Li-2.

● **FINLANDIA.** Spółka Eiravion sprzedała prawa do produkcji szybowca PIK-20E francuskiej wytwórni Siren. Wytwórnia fińska ma, jak wynika z doniesień prasowych, trudności finansowe i nie była w stanie uruchomić produkcji seryjnej tego typu szybowca. Tym samym Francja będzie budować obecnie szybowce fińskie.

Chciałbym i ja zabrać głos w ogólnej dyskusji dotyczącej lotnictwa cywilnego. Porównując organizację szkolenia i latania sportowego w Polsce z lataniem aeroklubowym w innych krajach można by wyciągnąć wniosek, że jesteśmy najbogatym krajem w Europie, a może i na świecie. Tylko my możemy bowiem pozwolić sobie na szkolenie szybowcowe, latając za samolotami „żłopiącymi” w czasie holowania po 60, a nawet i 70 l paliwa na godzinę, czy na posiadanie tak licznej personelu etatowego. Nie popelniam chyba błędów twierdząc, że liczba latających efektywnie w ciągu całego sezonu pilotów sportowych (wyłączając szkolących się podstawowo, bo oni latają tylko jeden miesiąc w roku) jest mniejsza od liczby personelu etatowego. Najwyższy chyba czas, aby się nad tym wszystkim zastanowić.

Moja propozycja (oczywiście — do dyskusji) jest następująca:

1. Personel etatowy dużego aeroklubu regionalnego: szef szkolenia (instr. szybowcowy i samolotowy I kl.); instruktor sekcji samolotowej; instruktor sekcji szybowcowej; instruktor sekcji spadochronowej; szef techniczny, mechanik samolotowy, mechanik szybowcowy; księgowy (razem 8 osób). Funkcję kierownika przejąłby Zarząd, zastępcy do spraw propagandy — wszyscy członkowie aeroklubu. W aeroklubach — w których kierownikiem powinien być wojskowy — obowiązkiem w zarządzie powinien być wyższy oficer lotnictwa.

Należy w większym stopniu oprzeć pracę aeroklubu o działalność społeczną. Zalety: zmniejszenie funduszu płac przy jednoczesnym wzroście zarobków personelu etatowego. Dotychczas (wystarczy przeliczyć) prawie cała dotacja dla APRL przeznaczona jest na place.

2. Rekrutacja na szkolenie — poprzez tzw. rocznik zerowy. Metoda taka z powodzeniem stosowana jest

od pewnego czasu w Lesznie. Aby latanie sportowe i w ogóle aerokluby w przyszłości oprócz szerzej niż dotychczas na działalności społecznej, społeczników należy wychowywać już teraz. Metoda polega na tym, aby młodzież (minimum 15-letnia, ale także i starsza, np. studenci) w miarę swych możliwości przychodziła na lotnisko, pomagała

latać efektywnie i atrakcyjnie

na starcie w pracach porządkowych itp. W zimie — szkolenie teoretyczne, w roku następnym — szkolenie praktyczne.

Zalety: wyeliminowanie przypadkowych ludzi, którzy rezygnują z latania po, albo nawet w trakcie szkolenia podstawowego; stwarzanie silnych więzi między młodzieżą a aeroklubami; niezaprzeczalne walory wychowawcze; możliwość lepszego i pełniejszego poznania przyszłych uczniów przez instruktorów; wcześniejsze zapoznanie się przyszłych uczniów-pilotów z organizacją lotów, poznanie sprzętu itp.; w perspektywie — zwiększenie liczby aktywnie latających pilotów.

3. Szkolenie podstawowe na szybowcach. Konieczność wrócić do wyciągarek (można, czego przykładem jest m. in. Aeroklub Wrocławski) lub szkolić na motoszybowcach (w

przyszłości). Organizować szkoły szybowcowe — jedną na okręg sportowy, które działałyby 3 miesiące w roku. Taka szkoła szybowcowa to 6 namiotów 10-osobowych + 1 na stołówkę, 4—5 szybowców szkolnych, 2—3 wyciągarki, 2 ściągarki, 4 instruktorów (praktykantów) społecznych na każdy miesiąc, 1 etatowy instruktor I klasy, 2 mechaników, samochód dostawczy. Siłami wszystkich aeroklubów w okręgu szkołę taką można zorganizować bez żadnych nakładów inwestycyjnych, na jakimś lądowisku.

Zalety: mniejszy koszt szkolenia; organizowanie szkolenia przez każdy aeroklub z osobna absorbuje dotychczas zbyt dużo sił i środków; poprawa bezpieczeństwa lotów (bo na jednym lotnisku latają tylko uczniowie lub tylko piloci treningowi i wycyzynowi); zwiększenie intensywności latania wyczynowego i szkolenia do wyższych klas w aeroklubach; metoda zapewnia wyszkolenie ok. 150 osób w ciągu trzech miesięcy (przy wykładaniu jednocześnie dwóch startów latają 4 szybowce); zorganizowanie takiej szkoły niewiele kosztuje, jest dużo bardziej oszczędne.

4. Latanie wyczynowe (szybowcowe). Rozgrywanie mistrzostw Polski w trzech klasach (tak jak już sugerował P. Szczepański w nr. 5 „SP” z br.): otwartej (w ramach wiosennego obozu kadry); standard (w miejsce dotychczasowych mistrzostw Polski); klubowej (w perspektywie 15 m) — w miejsce II ligi w Lisich Kątach, na Zarze lub w Jezowie. Kwalifikacja do mistrzostw Polski z zawodów okręgowych (w klasie klubowej, w przyszłości — standard) i CZS oraz z poprzedzających mistrzostw Polski. Zawody pozaligowe — mistrzostwa Polski juniorów oraz kobiet.

W Polsce powinny działać co najmniej trzy ośrodki wyczynowe z prawdziwego zdarzenia:

— Leszno (piloci przebywający na turnusach zdobywaliby diamenty za

przeloty 300 i 500 km, członkowie kadry narodowej atakowaliby rekordy);

— Lisie Kąty (diamenty 300, 500), gdzie byłoby tylko szybowce klasy standard. Nie trzeba tu żadnych inwestycji, wystarczy tylko pole namiotowe. Piloci przyjeżdżaliby na turnus całymi rodzinami z własnymi namiotami lub przyrzeczami kempingowymi. Sądzę, że nawet gdyby ośrodek nie zapewniał wyżywienia, chętnych by nie brakowało.

— Zar (lub Bezmiechowa) — szybowce klasy klubowej (małe, zwrotne, wymarzone do latania w górach). Z uwagi na jezioro (Zar) i atrakcyjną okolicę — dobre miejsce na wczasy dla całej rodziny. Inwestycja — pole namiotowe. Gdyby co drugi aeroklub przekazał tam jednego Pirata, ośrodek byłby gotowy już w tym sezonie.

Należy czynić dalsze starania o poprawę koordynacji ruchu statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej.

W punktacji do oceny działalności aeroklubów proponuję zwiększyć liczbę punktów za działalność wyczynową.

Zalety: zwiększenie ilości startów w zawodach pilotów z krajowej czołówki; zwiększenie liczby pilotów startujących w zawodach najwyższej rangi, co podniosłoby ich poziom; możliwość poznania (w MIP — klasa standard) wszystkich pilotów krajowej czołówki i tzw. bezpośredniego zaplecza (w tej chwili takiej możliwości nie ma); różnorodność terenu, nad którym rozgrywane byłyby zawody (w Lesznie niektórzy piloci latają już „na pamięć”); latanie w zaproponowanych ośrodkach podniosłoby atrakcyjność lotniczych wakacji, stworzyłoby możliwość uczestnictwa w nich całych rodzin.

Takiego latania serdecznie wszystkim życzę.

PAWEŁ FRĄKOWIAK

TEN PIERWSZY ŚMIGŁOWIEC

Współczuję historykom, którzy kiedyś podejmą być może trud spisania dziejów naszego lotnictwa z drugiej dziesiątki lat po jego wskrzeszeniu w 1944 roku. Był to bowiem okres „szczególnie tajny”, jeśli chodzi o wszystkie wydarzenia związane nie tylko z działalnością polskiego przemysłu lotniczego, ale nawet tego, ile szybowców mają w dyspozycji... poszczególne aerokluby. Nic więc dziwnego, że już dziś, zaledwie ćwierć wieku później, trudno ustalić fakty. Wszelkie wówczas czynione notatki były przedsięwzięciem dość ryzykownym, gdyż mogły zostać potraktowane jako gromadzenie informacji dla... wrogiego wywiadu. A oficjalnie też nie wszystko rejestrowano i próżno teraz szukać dokumentów.

Ta refleksja nasunęła mi się, kiedy po stwierdzeniu, że w bieżącym roku przypada 25-lecie oblatania pierwszego śmigłowca wyprodukowanego w świdnickiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, usiłowałem odnaleźć pilota, który wykonał ów dziewiczy lot. Trzeba było przepytwać kilkadziesiąt osób związanych wówczas z wydziałem „Startu”, aby dotrzeć do tej właściwej. Wielu ludzi owszem, pamiętało doskonale przebieg całej procedury przygotowania śmigłowca do pierwszego lotu, start i sam lot, a nawet owacje, jaką zgromadziła pilotowi po lądowaniu, ale kto

pilotował ten pierwszy śmigłowiec SM-1?...

Wreszcie dotarłem do pilota doświadczalnego inż. Janusza Ochlika.

— Tak, to ja oblatywałem pierwszy świdnicki śmigłowiec — potwierdził.

— Czy pamiętam ten lot? Oczywiście. Było to wiosną 1956 roku. Dokładnie — 23 marca. Padł śnieg z deszczem, a więc pogoda nieszczytna jak na takie wydarzenie. A ja jeszcze nie byłem takim „śmigłowcowym orłem”. No, ale otrzymałem polecenie i z lekką emocją wsiałem do kabiny. Było nas kilku pilotów przeszkolonych w pilotażu śmigłowcowym i czułem się zaszczycony, że właśnie mnie przypadł w udziale pierwszy lot na pierwszym wyprodukowanym w Świdniku śmigłowcu.

Właściwie przebiegu samego lotu nie potrafię opowiedzieć, zbyt byłem wówczas skoncentrowany nad wykonaniem tysięcy czynności. Pamiętam jednak moment lądowania, kiedy już ustąpiło napięcie fizyczne i psychiczne. Wszyscy, którzy obserwowali lot, składali mi gratulacje, ściskali, poklepywali. Dopiero po chwili uświadomiłem sobie, że to przecież ja im powinienem gratulować. Inżynierom, mistrzom, robotnikom

— wszystkim, którzy budowali tego „esema”, bo przecież dzięki nim pojawił się w naszym lotnictwie nowy statek powietrzny — SM-1.

W ciągu tych 25 lat od tamtego lotu oblatalem setki innych śmigłowców. SM-1, SM-2 i Mi-2 — to seryjne, a także prototypy Mi-2M. Ale szczególnie sympatycznie wspominam właśnie ów pierwszy śmigłowiec. Wrócił zresztą po latach do Świdnika, po odbyciu swej służby w lotnictwie wojskowym. Oglądam go codziennie w drodze na lot-

Śmigłowcowy pilot doświadczalny inż. Janusz Ochlik, który przed 25 laty wystartował jako pierwszy na wyprodukowanym w Świdniku śmigłowcu.



nisko. Stoi bowiem niedaleko mego domu, tuż przy wejściu do Świdnika, na cokołe. Śmigłowiec — pomnik.

Przyjemnie jest tak popatrzeć na niego, przypomnieć sobie tamten lot, mieć świadomość, że to właśnie ja po raz pierwszy uniosłem go w powietrze. Albo raczej odwrotnie? Nie. To myśmy razem wystartowali. I jest w nim cząstka moich dziś ponad 5 i pół tysiąca godzin spędzonych za sterami śmigłowców w ciągu — jak by nie było — 25 lat.

(not. cet)

...i pierwszy SM-1, dziś śmigłowiec-pomnik przy wejściu do Świdnika.

Zdjęcie autora



„SKRZYDLATA POLSKA”

KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

1. HENRYK MUSZCZYŃSKI (Aeroklub Leszczyński)	— 39,5 pkt;
2. STANISŁAW WUJCZAK (Aeroklub Leszczyński)	— 31 pkt;
3. ADAM SIKORA (Aeroklub Ostrowski)	— 28 pkt;
4. JANUSZ CENTKA (Aeroklub Leszczyński)	— 27,5 pkt;
5. STANISŁAW KLUK (Aeroklub Stalowowski)	— 27 pkt;
6. JULIAN ZIOBRO (Aeroklub Podkarpacki)	— 25,5 pkt;
7. ANDRZEJ ŚMIELKIEWICZ (Aeroklub Bielsko-Bialski)	— 20,5 pkt;
8. STEFAN GEMBALCZYK (Aeroklub Rybnickiego Okr. Węglowego)	— 18 pkt;
9. AŁOJZY KUČZERA (Aeroklub Rybnickiego Okr. Węglowego)	— 17 pkt;
10. JACEK DANKOWSKI (Aeroklub Leszczyński)	— 11,5 pkt;

ZESPOŁOWO:

1. AEROKLUB LESZCZYŃSKI	— 130 pkt;
2. AEROKLUB RYBNICKIEGO OKRĘGU WĘGŁOWEGO	— 94,66 pkt;
3. AEROKLUB STALOWOWOLSKI	— 44,5 pkt;
4. AEROKLUB OSTROWSKI	— 38 pkt;
5. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI	— 36 pkt;

Po raz szesnasty drukujemy listy dziesięciu najlepszych wyników szybowcowych roku. Zgodnie z naszą tradycją zestawienia obejmują najlepsze wyniki polskich pilotów w konkurencjach wysokościowych, odległościowych i prędkościowych. Notujemy wyniki uzyskane na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Są to więc zestawienia wyników najlepszych bezwzględnie.

Zasady naszej klasyfikacji są następujące: za I miejsce — 10 pkt; za drugie — 9 pkt... za 10 miejsce — 1 pkt, z tym iż wynik uzyskany w jednym locie liczy się tylko raz. Oczywiście do klasyfikacji zaliczany jest wynik wyżej punktowany. O miejscu pilota w ogólnej klasyfikacji decyduje suma jego punktów. W klasyfikacji zespołowej liczy się suma punktów zdobytych przez pilotów — członków danego aeroklubu.

Zwycięzcom naszej klasyfikacji poczynając od 1975 r. przyznajemy honorowe wyróżnienia: **ZŁOTY CUMULUS** — dla pilota (pilotki) za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej; **BIAŁY CUMULUS** — dla najlepszej pilotki; **CUMULUSOWE NIEBO** — dla aeroklubu, którego piloci zdobyli łącznie największą liczbę punktów.

Zdobywcą **ZŁOTEGO CUMULUSA** za 1980 r. został Henryk Muszczyński z Aeroklubu Leszczyńskiego. Był najlepszym polskim szybownikiem ub. r., zanotował bowiem najbardziej znaczące sukcesy. Zwyciężył w zawodach państw socjalistycznych w klasie otwartej, jako pierwszy Polak przeleciał na szybowcu ponad 1000 km, pokonał też, obok S. Kluka, rekordową trasę trójkąta 893 km. Złoty Cumulus zdobył po raz drugi — zdecydowanie i zasłużenie, czym potwierdził swoją wysoką formę i klasę, które miejmy nadzieję zaprezentuje w pełnej okazałości także podczas tegorocznych mistrzostw świata w Paderborn. Panu Henrykowi serdecznie gratulujemy.

Miejsca od 2 do 7 zajęli w kolejności: Stanisław Wujczak, Adam Sikora, Janusz Centka, Stanisław Kluk, Julian Ziobro i Andrzej Śmielkiewicz. Wszyscy należą do ścisłej czołówki krajowej, wszyscy też skutecznym lataniem potwierdzili swoje duże możliwości. 8 i 9 miejsca pilotów Aeroklubu ROW Stefana Gembalczyka i Ałojzego Kučzery są potwierdzeniem ożywionego wyczynu w Rybniku i świadczą o dużych ambicjach górniczego aeroklubu.

Czołową dziesiątkę pilotów zamyka 17-letni Jacek Dankowski. Jest to nie tylko dowód systematycznego rozwoju tego utalentowanego pilota, ale także potwierdzenie faktu, iż

młodzi coraz skuteczniej naciskają na pozycje mistrzów.

Dwie najlepsze panie w naszej klasyfikacji, Adela Dankowska i Pelagia Majewska zdobyły po 10 pkt, obie też ustanowiły w ub. r. po jednym rekordzie świata na szybowcu Halny: A. Dankowska z pasażerką S. Piątek — prędkość 93,7 km/h na trójkącie 500 km; P. Majewska z pasażerką V. Malcher — odległość 617,43 km po trasie docelowo-powrotnej. W pełni i jednakowo dwie nasze sławne rekordzistki zasłużyły na **BIAŁYM CUMULUSIE**. A. Dankowska otrzymuje to wyróżnienie po raz drugi, a P. Majewska — po raz pierwszy. Nasze serdeczne gratulacje.

CUMULUSOWE NIEBO po raz drugi z rzędu wywalczył Aeroklub Leszczyński, tym razem z przynajmniej przewagą nad rywalami. Punkty dla swego aeroklubu zdobyli: Henryk Muszczyński — 39,5; Stanisław Wujczak — 31; Janusz Centka — 27,5; Jacek Dankowski — 11,5; Adela Dankowska — 10; Mariusz Poźniak — 5,5; Ireneusz Dobczyński — 3; Marian Duda — 2. Też serdecznie gratulujemy sukcesu.

Uznanie należy się także następnym w klasyfikacji czterem aeroklubom. Ich wysokie miejsca to dowód klasy pilotów, którzy jednak znaczną część swych wyczynów uzyskali poza macierzystym aeroklubem, przede wszystkim w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Chlubnym wyjątkiem jest tu Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, reprezentowany w naszych zestawieniach aż przez 13 pilotów, którzy niemal wszystkie klasyfikowane przez nas wyczyny uzyskali po starcie z Rybnika. Poza Aeroklubem Leszczyńskim — Centrum Szybowcowym, gdzie ze zrozumiałych względów są największe możliwości latania, właśnie Aeroklub ROW zakomponował w 1980 r. rozmachem i skutecznością wyczynu szybowcowego.

A oto piloci, którzy zdobyli punkty dla pozostałych czołowych w naszej klasyfikacji aeroklubów:

2. Aeroklub ROW: Stefan Gembalczyk — 18; Ałojzy Kučzera — 17; Marek Chmiel — 10; Jerzy Makula — 10; Michał Krakowczyk — 7; Ryszard Kochman — 6,66; Andrzej Lipiński — 7,5; Krzysztof Mikołajczyk — 7,5; Wacław Gojny — 5; Tadeusz Mężyk — 3; Stanisław Słobodzian — 3.

3. Aeroklub Stalowowski: Stanisław Kluk — 27; Henryk Poźniak — 7; Zbigniew Walas — 7; Stanisław Stachurski — 3,5.

4. Aeroklub Ostrowski: Adam Sikora — 28; Roman Karbolewski — 5; Jerzy Mierlikiewicz — 5.



ZŁOTY CUMULUS dla Henryka Muszczyńskiego BIAŁE CUMULUSY dla Adeli Dankowskiej i Pelagii Majewskiej

CUMULUSOWE NIEBO dla Aeroklubu Leszczyńskiego

5. Aeroklub Bielsko-Bialski: Andrzej Śmielkiewicz — 20,5; Franciszek Piwo-warczyk — 9; Stanisław Zientek — 5; Franciszek Kępka — 1,5.

Łącznie na naszych listach znalazło się 69 pilotów (w tym 3 kobiety) z 26 aeroklubów. Poza niewątpliwymi osiągnięciami wielu pilotów i czołowych aeroklubów są niestety, także aerokluby, gdzie wyczyn szybowcowy, zwłaszcza na wysokim poziomie, nie jest uprawiany. Przegląd zamieszczonych zestawień daje też pewien pogląd, które z szybowcowych konkurencji i z jakim skutkiem są preferowane przez organizatorów latania wyczynowego i samych szybowców.

Przy okazji przypominamy dotychczasowych zdobywców naszych szybowcowych wyróżnień:

ZŁOTY CUMULUS: 1975 r. — Henryk Muszczyński (Aeroklub Ostrowski); 1976 i 1977 — Julian Ziobro (Aeroklub Podkarpacki); 1978 r. — Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowowski); — 1979 r. — Franciszek Kępka (Aeroklub Bielsko-Bialski); 1980 — Henryk Muszczyński (Aeroklub Leszczyński).

BIAŁY CUMULUS: 1975 — Halina Rynkiewicz (Aeroklub Warszawski); 1976 r. — nie przyznano; 1977 r. — Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński); — 1978 i 1979 r. — nie przyznano; 1980 r. — Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński) i Pelagia Majewska (Aeroklub Warszawski).

CUMULUSOWE NIEBO: 1975 r. — Aeroklub Poznański; 1976 r. — Aeroklub Bielsko-Bialski; 1977 r. — Aeroklub Podkarpacki; 1978 r. — Aeroklub Stalowowski; 1979 r. — Aeroklub Leszczyński; 1980 r. — Aeroklub Leszczyński.

Pragniemy podkreślić, że podczas ubiegłorocznych mistrzostw Polski w Lesznie laureaci naszych wyróżnień otrzymali specjalnie wydrukowane dyplomy. Będziemy je wręczać na bieżąco, ale przy jakiegokolwiek okazji, np. podczas mistrzostw Polski.

Dziękując wszystkim pilotom — i pilotkom — za sportową walkę, a aeroklubom i ośrodkom centralnym za organizację latania szybowcowego, pragniemy przypomnieć, że celem naszej klasyfikacji jest wychodzenie naprzeciw wszechstronnej, sportowej działalności szybowcowej. Zachęcamy więc wszystkie aerokluby i wszystkich pilotów do aktywnego latania również w bieżącym sezonie.

Chętnie wysłuchamy opinii co do ewentualnego ulepszenia naszej klasyfikacji. Chcielibyśmy bowiem, aby **CUMULUSY** były klasyfikacją jak najbardziej obiektywną i pożyteczną dla naszego szybownictwa.

W moim zestawieniu wyników pomogła nam, jak zwykle, Urszula Sliwak z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL oraz Centrum Szybowcowe w Lesznie, aerokluby regionalne i piloci, którzy na naszą prośbę opublikowaną w kilku numerach SP przesyłali do redakcji najlepsze rezultaty szybowcowe 1980 r. Bardzo im za to dziękujemy.

(HEK)



Laureaci szybowcowych **CUMULUSÓW** '80 — w kolejności: H. Muszczyński, A. Dankowska (z mężem Józefem, trenerem kadry narodowej) i P. Majewska.

Zdjęcia: B. Koszewski (2) i H. Muszczyński



10 najlepszych wyników szybowcowych 1980

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord świata: Paul F. Bickle (USA) — 14 102 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 12 560 m (1966 r.)
Rekordowa przeciętna — 8872 m (1976 r.)
Przeciętna 1980 r. — 6606,3 m

1. Włodzimierz Grabek (Warszawa)	— 7833 m
2. Jan Mirowski (Nowy Targ)	— 7460 m
3. Adam Krasnodębski (Opole)	— 6810 m
4. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 6550 m
5. Stanisław Abramowicz (Elbląg)	— 6510 m
6. Paweł Jazienicki (Dąbłin)	— 6310 m
7. Andrzej Śnieg (Dąbłin)	— 6310 m
8. Adam Stark (Bydgoszcz)	— 6210 m
9. Andrzej Kwapisz (Katowice)	— 6110 m
10. Dariusz Kaczor (Bydgoszcz)	— 5960 m

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTA

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) — 1306 km (1981 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola), Henryk Muszczyński (Leszno) — 893,1 km (1980 r.)

1—2. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 893 km
Henryk Muszczyński (Leszno)	— 893 km
3. Stefan Gembalczuk (Rybnik)	— 644 km
4. Marek Chmiel (Rybnik)	— 633 km
5. Marek Korzec (Jelenia Góra)	— 548 km
6. Józef Herczyński (Toruń)	— 542 km
7—10. Bogdan Kasprzycki (Lubin)	— 525 km
Krzysztof Mróz (Lubin)	— 525 km
Ryszard Naturalny (Częstochowa)	— 525 km
Mariusz Tajchman (Częstochowa)	— 525 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 KM

Rekord świata: Georg Eckle (RFN) — 151,28 km/h (1979 r.)
Rekord Polski: Julian Ziobro (Krosno) — 116,769 km/h (1980 r.)
Rekordowa przeciętna — 110,37 km/h (1980 r.)

1. Julian Ziobro (Krosno)	— 117,23 km/h
2. Stanisław Wujczak (Leszno)	— 116,78 km/h
3. Adam Sikora (Ostrów)	— 115,45 km/h
4. Henryk Muszczyński (Leszno)	— 111,65 km/h
5. Jan Madejczyk (Warszawa)	— 110,84 km/h
6. Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 110,04 km/h
7. Mirosław Królkowski (Warszawa)	— 108,08 km/h
8. Andrzej Ignaczak (Wrocław)	— 106,57 km/h
9. Stanisław Witek (Wrocław)	— 104,23 km/h
10—11. Jacek Dankowski (Leszno)	— 102,83 km/h
Mariusz Poźniak (Leszno)	— 102,83 km/h

PRZEWYŻSZENIE

Rekord świata: Paul F. Bickle (USA) — 12 894 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 11 680 m (1966 r.)
Rekordowa przeciętna — 7020,5 m (1967 r.)
Przeciętna 1980 r. — 5383,2 m

1. Włodzimierz Grabek (Warszawa)	— 5852 m
2. Adam Krasnodębski (Opole)	— 5750 m
3. Stanisław Abramowicz (Elbląg)	— 5600 m
4. Paweł Jazienicki (Dąbłin)	— 5450 m
5. Andrzej Śnieg (Dąbłin)	— 5450 m
6. Andrzej Kwapisz (Katowice)	— 5250 m
7. Adam Stark (Bydgoszcz)	— 5250 m
8. Dariusz Kaczor (Bydgoszcz)	— 5100 m
9. Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 5080 m
10. Jan Mirowski (Nowy Targ)	— 5050 m

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

Rekord świata: Ken B. Briegleb (USA) — 165,348 km/h (1974 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 152,73 km/h (1973 r.)
Rekordowa przeciętna — 122,565 km/h (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 116,335 km/h

1. Jerzy Makula (Rybnik)	— 127,74 km/h
2. Mieczysław Olszewski (Toruń)	— 126,79 km/h
3. Alojzy Kuczeła (Rybnik)	— 118,20 km/h
4. Zbigniew Walas (Stalowa Wola)	— 117,77 km/h
5. Tomasz Kawa (Gliwice)	— 117,04 km/h
6. Roman Karbólewski (Ostrów)	— 116,70 km/h
7—8. Stanisław Siachurski (Stalowa Wola)	— 113,33 km/h
Piotr Wojda (Białystok)	— 113,33 km/h
9. Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 108,38 km/h
10. Paweł Baranowski (Łódź)	— 106,07 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 600 KM

Najlepszy wynik krajowy: Marek Chmiel (Rybnik) — 96,42 km/h (1980 r.)
Rekordowa przeciętna — 79,631 km/h (1976 r.)

1. Marek Chmiel (Rybnik)	— 96,42 km/h
2. Stefan Gembalczuk (Rybnik)	— 82,80 km/h

PRZELOT OTWARTY

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) — 1460,8 km (1972 r.)
Rekord Polski: Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — 848,9 km (1969 r.)
Rekordowa przeciętna — 760,4 km (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 616,7 km

1. Henryk Muszczyński (Leszno)	— 1016 km*
2. Janusz Centka (Leszno)	— 945 km*
3. Stanisław Wujczak (Leszno)	— 670 km*
4. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 548 km*
5. Mirosław Conia (Łódź)	— 545 km*
6. Jerzy Mierkiewicz (Ostrów)	— 530 km*
7. Andrzej Stanisławski (Jelenia Góra)	— 492 km*
8. Ireneusz Dobczyński (Leszno)	— 481 km*
9. Marian Duda (Leszno)	— 474 km*
10. Zdzisław Morawski (Częstochowa)	— 466 km*

* — po trasie tamanej

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

Najlepszy wynik krajowy: Jan Madejczyk (Warszawa) — 125,63 km/h (1979 r.)
Rekordowa przeciętna — 121,166 km/h (1979 r.)
Przeciętna 1980 r. — 114,51 km/h

1. Janusz Centka (Leszno)	— 121,36 km/h
2—5. Adam Sikora (Ostrów)	— 115,25 km/h
Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 115,25 km/h
Stanisław Wujczak (Leszno)	— 115,25 km/h
Julian Ziobro (Krosno)	— 115,25 km/h
6. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała)	— 114,43 km/h
7. Józef Herczyński (Toruń)	— 113,05 km/h
8. Henryk Muszczyński (Leszno)	— 112,82 km/h
9. Mirosław Królkowski (Warszawa)	— 111,25 km/h
10. Jacek Dankowski (Leszno)	— 111,19 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 750 KM

Rekord świata: Georg Eckle (RFN) — 141,13 km/h (1978 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 94,54 km/h (1980 r.)

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 94,54 km/h
2. Henryk Muszczyński (Leszno)	— 93,50 km/h

PRZELOT DOCELOWY

Rekord świata: D. P. Speight, S. H. Georgeson, B. L. Drake (Nowa Zelandia) — 1254,26 km (1978 r.)
Rekord Polski: Franciszek Kępka, pasażer Edward Łopatko (Bielsko-Biała) — 636,6 km (1962 r.)
Rekordowa przeciętna — 527,3 km (1971 r.)

1. Lech Kasprzowicz (Lubin)	— 540 km*
2. Franciszek Piwowarczyk (Bielsko-Biała)	— 350 km
3—4. Andrzej Lipiński (Rybnik)	— 322 km
Krzysztof Mikołajczyk (Rybnik)	— 322 km
5. Marek Borycki (Katowice)	— 317 km
6. Elżbieta Koźma (Jelenia Góra)	— 302 km

* — po trasie tamanej

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

Rekord świata: Walter Neubert (RFN) — 153,43 km/h (1972 r.)
Rekord Polski: Edward Makula (Katowice), pasażer John Serafin — 122,063 km/h (1974 r.)
Rekordowa przeciętna — 109,933 km/h (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 104,388 km/h

1. Adela Dankowska (Leszno)	— 109,18 km/h
2. Jacek Dankowski (Leszno)	— 108,59 km/h
3. Julian Ziobro (Krosno)	— 107,65 km/h
4—5. Adam Sikora (Ostrów)	— 105,17 km/h
Stanisław Wujczak (Leszno)	— 105,17 km/h
6. Mariusz Poźniak (Leszno)	— 104,61 km/h
7. Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 103,64 km/h
8. Edmund Janowski (Toruń)	— 101,97 km/h
9—10. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	— 98,95 km/h
Stanisław Witek (Wrocław)	— 98,95 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 300 KM

Rekord Polski: Julian Ziobro (Krosno) — 122,691 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna — 114,055 km/h (1977 r.)
Przeciętna 1980 r. — 100,567 km/h

1. Henryk Muszczyński (Leszno)	— 109,47 km/h
2. Janusz Trzeciak (Rzeszów)	— 106,97 km/h
3. Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 104,00 km/h
4. Jan Bala (Ślupsk)	— 101,33 km/h
5. Adam Sikora (Ostrów)	— 100,02 km/h
6. Waldemar Jaworski (Świdnik)	— 99,95 km/h
7. Stefan Makne (Poznań)	— 97,29 km/h
8. Stanisław Witek (Wrocław)	— 96,99 km/h
9. Andrzej Ignaczak (Wrocław)	— 96,00 km/h
10. Jacek Dankowski (Leszno)	— 94,55 km/h

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord świata: Karl H. Striedleck (USA) — 1634,7 km (1977 r.)
Rekord Polski: Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp.) — 821,3 km (1975 r.)
Rekordowa przeciętna — 528,4 km (1975 r.)
Przeciętna 1980 r. — 509,1 km

1. Pelagla Majewska (Warszawa)	— 617 km
2—3. Janusz Centka (Leszno)	— 512 km
Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 512 km
4—6. Ryszard Kochman (Rybnik)	— 510 km
Michał Krakowczyk (Rybnik)	— 510 km
Alojzy Kuczeła (Rybnik)	— 510 km
7—9. Wacław Gojny (Rybnik)	— 508 km
Tadeusz Mężyk (Rybnik)	— 508 km
Stanisław Słobódzian (Rybnik)	— 508 km
10—11. Sławomir Brzostowski (Białystok)	— 396 km
Paweł Wojda (Białystok)	— 396 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 400 KM

Najlepszy wynik krajowy: Julian Ziobro (Krosno) — 115,81 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna — 93,518 km/h (1976 r.)

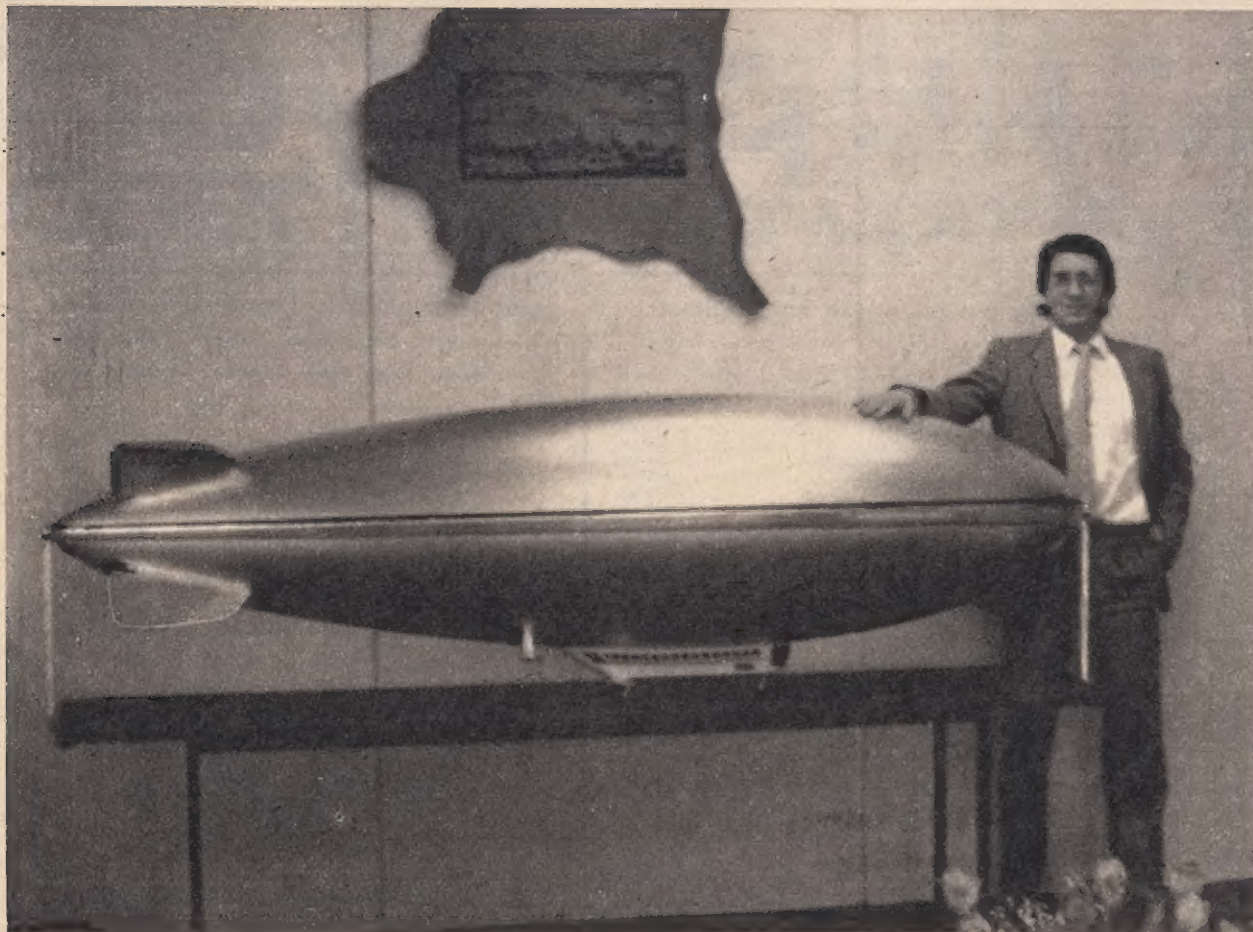
1. Paweł Baranowski (Łódź)	— 89,70 km/h
2. Stefan Gembalczuk (Rybnik)	— 74,94 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 500 KM

Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 98,729 km/h (1980 r.)

1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 98,73 km/h
2. Alojzy Kuczeła (Rybnik)	— 96,78 km/h
3. Janusz Centka (Leszno)	— 96,60 km/h
4. Michał Krakowczyk (Rybnik)	— 88,88 km/h
5. Pelagla Majewska (Warszawa)	— 79,67 km/h
6. Wacław Gojny (Rybnik)	— 79,14 km/h
7. Ryszard Kochman (Rybnik)	— 77,82 km/h
8. Stanisław Słobódzian (Rybnik)	— 76,20 km/h
9. Tadeusz Mężyk (Rybnik)	— 74,78 km/h

Zestawił: HENRYK KUCHARSKI



Alfred Lenarciaq przy modelu sterowca A-1, produkowanego obecnie w Kanadzie.

lowę tego ładunku, płacąc 9000 dolarów za godzinę lotu! Argumenty na pewno przekonywające, jak wszędzie, gdzie chodzi o koszty. Sterowce o małym udźwigu nadawać się będą do patrolowania łowisk morskich, sterowce o średnim udźwigu będą wygodne do dozoru morskiego dalszego zasięgu, naprawy instalacji i przewodów. Sterowce duże zdolne będą do transportu konstrukcji, na przykład przewodów gazociągów czy urządzeń wydobywczych ropy naftowej. W transporcie pasażerskim specjaliści firmy Aerostat myślą o sterowcu wyposażonym w kabinę ciśnieniową — podobnie jak samoloty, latającym na wysokości 9—10 000 m z prędkościami od około 80 km/h do około 180 km/h przy wykorzystaniu silników turbośmigłowych. Sterowiec pasażerski jak i budowlany wypełnione będą helem.

Zainteresowanie sterowcami wzrasta coraz bardziej. Kanadyjskimi konstrukcjami interesują się nawet niektóre kraje afrykańskie. O tym, jak dalej potoczą się sprawy sterowców, zadecyduje niewątpliwie doskonałość ich konstrukcji, niezawodność i niskie koszty eksploatacji. Entuzjaści sterowców wysuwają stale na naczelne miejsce uniwersalność aerostatów, które nie wymagają budowy kosztownych dróg startowych, mogą utrzymywać się w powietrzu znacznie dłużej niż jakiegokolwiek inne statki powietrzne, a w przypadku awarii nawet wszystkich silników nie muszą również tracić nadziei na pomyślne lądowanie. Przytaczany jest ważki argument: podczas II wojny światowej sterowce użytkowane przez marynarkę USA przeleciały ponad 20 milionów mil morskich (36 mln km), bez wypadku, nie licząc jednej ofiary śmiertelnej na skutek akcji zbrojnej nieprzyjaciela, a nie wady czy awarii aerostatu.

Prezesem wspomnianej firmy Aerostat jest pan Claude Bélanger. On też podjął myśl budowy sterowców dla potrzeb gospodarki narodowej w Kanadzie w 1971 r. Obecnie mówi się, iż istnieje realna możliwość budowy około 200 sterowców rocznie dla zaspokojenia potrzeb tejże gospodarki w wielu państwach. Cieszy nas fakt, że w przedsięwzięciu tym czynny udział bierze nasz rodak pan Alfred Lenarciaq.

P.E.

...część ogonowa, już prawie wykończona.



buduje sterowiec w KANADZIE

— Buduję sterowiec... Tak zaczyna swój list do redakcji pan ALFRED LENARCIAQ z Montrealu. — Czytam dosyć często Wasze pismo, gdyż można je dostać w Montrealu. Znam zatem Wasze artykuły o sterowcach z lat 1977 i 1979. A mnie sterowce interesują szczególnie...

Mgr inż. Lenarciaq jest Kanadyjczykiem urodzonym i wychowanym w Polsce. Jest inżynierem mechanikiem i przemysłowcem. Jest również jednym z założycieli i głównym akcjonariuszem i wiceprezesem międzynarodowej firmy, która buduje pierwszy kanadyjski sterowiec do prac budowlanych i transportowych, szczególnie w północnych rejonach Kanady.

Projekt sterowca rodził się pięć lat. Firma Aerostat, o której wspomina pan Lenarciaq, współpracowała przed laty z jedną z wytwórni w RFN, która produkowała sterowce dla celów reklamowych. W 1979 r. demonstrowali swe wyroby w Japonii dla UNICEF. Byli również współtwórcami sterowca brytyjskiego, odwiedzili wiele państw i kontynentów, poszukując specjalistów zajmujących się budową aerostatów w dniach rozkwitu tych statków powietrznych. Od 1980 r. firma Aerostat jest całkowicie kanadyjską i ma swe biura w Montrealu na wyspie Ile des Soeurs, a wytwórnię na lotnisku Bromont, niedaleko Montrealu. Pan Lenarciaq (czyli jak nam oświadcza — po prostu po polsku Lenarciaq) informuje w swym liście — Mamy wielomilionowy kapitał i konkretne zamówienia na nasze aerostaty... Dużo się pisze w prasie kanadyjskiej na nasz temat, a także o sterowcach i możliwości powrotu do przewożenia towa-

rów zwłaszcza tam, gdzie infrastruktura jest niewystarczająco rozbudowana lub nieopłacalna do rozbudowania... Przesyłam zdjęcie modelu naszego sterowca (w podziale 1:50), który przeznaczony jest do badań tunelowych... Sterowiec znajduje się w trakcie budowy, o czym zaświadczyć może drugie zdjęcie, na którym widoczne są gotowe podzespoły — części ogonowej sterowca....

I tyle Pan Lenarciaq, kierownik zespołu budującego pierwszy kanadyjski sterowiec.

Z prasy zachodniej natomiast dowiedzieliśmy się, że sterowiec tymczasowo oznaczony jest symbolem A-1 ma być produkowany seryjnie, po przejściu naturalnie wszystkich prób w locie. Jest to aerostat o udźwigu około 5000 kg. Do napędu sterowca zastosowane zostaną dwa silniki spalinowe obracające śmigła. I jeszcze jedna ciekawostka techniczna. Zanim powstanie prototyp sterowca, jego model zbudowany w odpowiedniej podziale zostanie wypróbowany jako obiekt zdalnie kierowany. Budowa sterowca ma być orientacyjnie zakończona za dwa lata. Przygotowywany jest również bardziej rozwinięty projekt sterowca o udźwigu około 20 000 kg. Planuje się budowę siedmiu sterowców o różnym udźwigu. Niewykluczone jest budowa sterowca-giganta o udźwigu około 1000 ton i długości około 300 m.

Inicjatywa budowy sterowców wywołana została poważnym i stale rosnącym kryzysem paliwowym na świecie. Ekonomisci widzą w sterowcach możliwość znacznego zaoszczędzenia paliwa i polania

LOT

nowiny

Nr 226

marzec

1981

CENTRUM OBSŁUGI PASAŻERÓW PLL LOT — kiedy finał?

Od grudnia 1977 roku mieszkańcy stolicy i osoby przyjeżdżające do Warszawy mogą — w sąsiedztwie Dworca Centralnego PKP — „podziwiać” budowę obiektu, który w przyszłości służyć będzie także Polskim Liniom Lotniczym LOT. Gdy budowę rozpoczynano, przewidywano jej zakończenie 31. XII. 1980 roku. Termin więc minął i nie trzeba być fachowcem, aby stwierdzić, że obecny stan zaawansowania robót nie wskazuje na to, aby LOT i inne instytucje mogły się wprowadzić do wieżowca w tym roku.

— Nas również niepokoi tempo robót — mówi Ryszard Dąbrowka, dyrektor Centrum Obsługi Pasażerów w PLL LOT. W stosunku do planowanego jest ono co najmniej pięciokrotnie niższe. Na budowie pracuje 100 robotników, podczas gdy naszym zdaniem winno ich być co najmniej 500. Tego wymaga rozwinęty front robót i konieczność przynajmniej nie pogłębiania opóźnień. Aktualnie prace koncentrują się na montażu ścianek działowych, instalowaniu dźwigów, zakładaniu instalacji elektrycznych itp.

Jeżeli budowę zakończy się w ciągu 2—3 lat, to będzie ona mogła spłacić się w ciągu 7—9 lat. Przy obecnym tempie robót ocenia się, że zakończenie prac nastąpić może nie wcześniej niż za 6 czy 7 lat. Spowoduje to odpowiednie przesunięcie

się i wydłużenie okresu samospłaty budynku.

— Jakże są przyczyny powstania opóźnień?

— Trzeba przyznać, że nie ominęły naszej budowy wszystkie choroby, które dotknęły polskie budownictwo. „Budimex”, któremu angielski wykonawca Cementation International Limited z Londynu zlecił realizację, przekazał wykonawstwo bydgoskiemu Budopolowi. Nie musimy za cement i podobne rzeczy płacić dewizami, ale też i wykonawca nie ma cementu, stali, szkła i innych środków w niezbędnej ilości. Dochodzą do tego kłopoty z ludźmi i błędy w projektowaniu. Wiele rozwiązań projektowych nie jest zgodnych z polskimi normami budowlanymi. Efekt — trzeba naruszać harmonogram, poprawiać, przerabiać dokumentację. To trwa!

Myślę, że usprawiedliwieniem dla budowlanych — przynajmniej częściowo — może być fakt, iż tak skomplikowanego obiektu dotychczas polskie przedsiębiorstwa nie budowały. Pamiętać trzeba, że nie będzie to obiekt o jednorodnym przeznaczeniu. Spełniać będzie on kilka funkcji.

— Właśnie, czy moglibyśmy przypomnieć co będzie się znajdować w tym kompleksie budynków?

— Mówiąc najkrócej — na całość składa się 4-piętrowa część niska (wysokości Dworca Centralnego), w której będzie Air-Terminal z biurami obsługi pasażerów i pasażami handlowymi. Wejście do hotelu będzie od ul. Emilii Plater po uprzednim poszerzeniu jezdni i od tej strony znajdować się będzie część hotelo-

wa z rezerwacją, gabinetami kosmetycznymi, kwiaciarniami itp.

W podziemiach na dwóch poziomach (mogłyby one pomieścić boisko sportowe) będą: parking dla 150 samochodów, magazyny i urządzenia techniczne hotelu. Piętra od 5 do 19 — projektujemy przeznaczyć na biura dla central handlu zagranicznego, banków zagranicznych i biura LOTU. Najwyższa część, od piętra 21 do 45 — to będą pomieszczenia hotelowe. Ogółem LOT będzie dysponował w tym hotelu 1150 miejscami. Część gastronomiczną przewidujemy urządzić na półpiętrze między 4 a 5 piętrem.

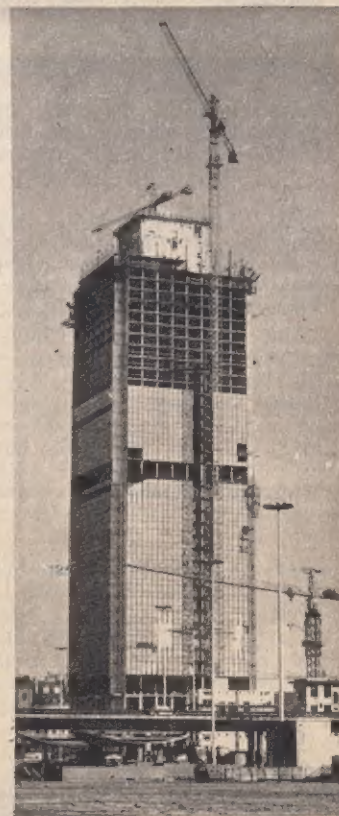
Część wysokościowa obiektu będzie miała 140 metrów wysokości — 45 pięter (aktualnie budowlani są na 37 piętrze). Łączna kubatura całego kompleksu wyniesie 427 000 m. sześć.

— Czy LOTOWI potrzebny jest taki duży obiekt hotelowy?

— Nie jesteśmy jedynym towarzystwem, które dąży do tego, aby własnym pasażerom zapewnić kompleksową obsługę, nie tylko sprzedawać bilety i przewozić. Swoją sieć hotelową mają: TWA — Hilton, Pan-Am — International, Lufthansa, Swissair i Sabena — Pentahotel. Mają swoje hotele Aeroflot i Malev. My dzięki budownemu obiektowi znajdziemy się w siatce hotelowej Meridien, która należy do Air France. Posiada ona już 26 takich hoteli. Wejście do siatki hotelowej Meridien to możliwość zintensyfikowania ruchu choćby tranzytowego przez Warszawę, możliwość lepszego wykorzystania miejsc w samolotach i niezależność

od innych instytucji w gwarantowaniu pasażerom miejsca noclegu-pobytu. Taka jest światowa tendencja, do której my tylko chcemy dołączyć.

Rozmawiał: HENRYK BERSKI



w kręgu spraw wiązkowych

Nowy ruch związkowy stara się wypracowywać skuteczne metody swej działalności dla dobra ludzi pracy. Tematem numer 1 staje się poszukiwanie formuły, która zrealizowałaby socjalistyczny charakter własności środków produkcji i dopuszczała załogi do zarządzania wspólnym majątkiem.

Przedsiębiorstwo PLL LOT nie jest wyłączone z tego ogólnokrajowego procesu. Parotysięczna rzesza związkowców NSZZ „Solidarność” w PLL LOT dokonała już wyboru swych przedstawicieli, ustalono podział zadań wśród członków Komisji Zakładowej.

Na pierwszy ogień poszły sprawy warunków pracy. Niestety ciasnoty i braku urządzeń socjalnych nie zli-

w kręgu spraw wiązkowych

kwidujemy od ręki, tym bardziej, że problem ten narastał od lat i dotyczy niemal wszystkich pracowników. Prowadzone w tych sprawach rozmowy z kierownictwem przedsiębiorstwa nie zawsze mogą doprowadzić do rozwiązań zadowalających załogę. Drobną sprawą przeniesienia jednego z dyrektorów bratniej instytucji do innego równorzędnego gabinetu od pięciu miesięcy blokuje możliwość zorganizowania prawidłowych warunków pracy w MDL. Decyzja leży w gestii instancji nadrzędnej.

Przejęcie wszystkich funkcji byłej Rady Zakładowej nie zwalnia naszej organizacji od szukania sposobu na współgospodarzenie. Stąd,

w kręgu spraw wiązkowych

jak dotychczas, udana próba odbudowania samorządu robotniczego w PLL LOT. Aby taki samorząd mógł funkcjonować w pełni prawidłowo, muszą być spełnione dwa podstawowe warunki.

Po pierwsze załoga musi wiedzieć, w jaki sposób może wpływać na decyzje gospodarcze i co z tego dla niej wynika, czyli musi istnieć przepływ informacji i jest to zadanie dla prasy i wydawnictw związkowych, w tym zakładowych. Po drugie musi nastąpić decentralizacja zarządzania, tak by samorząd miał o czym decydować. Zanim uda się te dwa warunki spełnić, nawiązana już współpraca międzyzwiązkowa w sprawach ekonomiczno-gos-

w kręgu spraw wiązkowych

podarczych pomaga przygotować grunt pod właściwe działanie samorządu. Inną równie istotną sprawą dla naszego związku zawodowego jest kwestia stworzenia ciała porozumiewawczego pomiędzy organizacjami zakładowymi NSZZ „Solidarność” działającymi w jednostkach lotnictwa cywilnego.

W przypadku gdy dojdzie do porozumienia w tej sprawie, związek nasz będzie dysponował możliwością reprezentowania interesów pracowników lotnictwa cywilnego jako najbardziej licznej organizacji związkowej w branży.

Rzecznik prasowy
NSZZ „Solidarność”
JAROSŁAW ROSZKOWSKI

Z najlepszymi życzeniami!

Z okazji nieco już spóźnionego Dnia Kobiet nasz numer „LOT NOWIN” dedykujemy wszystkim paniom pracującym w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Z kronikarskiego obowiązku chcemy tylko przypomnieć, że jest ich, czyli kobiet, w naszej firmie 2 300. A cała załoga liczy przeszło 5 000 ludzi. Jak na męski, lotniczy świat przystało, kobiet jest nieco mniej, ale znowu nie tak mało. Niektórzy zaś twierdzą prywatnie, że kobiety będą niedługo tworzyły damskie latające załogi. Czego im z całego serca życzymy!

Rozmawiamy z KATARZYNA RADZIO, nawigatorem pokładowym w PLL LOT

— Jak mi wiadomo, swoją pracę zawodową w LOCIE rozpoczęła Pani zaraz po skończeniu studiów. A więc LOT jest pierwszym i jedynym Pani pracodawcą?

— Tak, pracę w PLL LOT rozpoczęłam po ukończeniu studiów, będąc absolwentką Szkoły Głównej Służby Zagranicznej. W 1960 r. zaczęłam pracę jako stewardesa, a następnie jako instruktorka zajmowałam się szkoleniem młodszych koleżanek. Wylatałam w tym charakterze na pokładach naszych samolotów ponad 7 mln kilometrów.

— Rok 1977 był ważną datą dla Pani, ale myślę też, że i dla przedsiębiorstwa. Uzyskała Pani licencję nawigatora pokładowego, po raz pierwszy w historii PLL LOT ko-

bieta zasiadła w kabinie załogi, aby pełnić ważną i odpowiedzialną funkcję. Było to wydarzenie warte przypomnienia, jak do tego doszło?

— Po prostu nie chciałam się pogodzić z istniejącym postępowaniem ze stewardesami o określonym stażu pracy i sporej praktyce zawodowej. Nie chciałam pogodzić się z tym, że mam przestać latać, mimo dobrego zdrowia. Postawiona wobec faktów dokonanych, jeśli już miałam zmieniać zawód i przekwalifikowywać się — to chciałam, aby mój nowy zawód związany był z tym co najbardziej polubiłam i z czym wiązałam się emocjonalnie: z pracą w powietrzu, na pokładzie samolotu. Zaczęłam ubiegać się o przyjęcie na kurs nawigatorów pokładowych. Chciałabym tu podkreślić, że moja inicjatywa właśnie takiej zmiany kwalifikacji spotkała się z wielką, prawdziwie przyjacielską pomocą moich latających kolegów, którzy zawsze służyli mi poradą, a w trudnych sytuacjach dodawali otuchy. Spotkałam się też z życzliwym zainteresowaniem i poparciem kierownictwa przedsiębiorstwa.

— Jak pracuje się kobiecie w

być kobietą...

Rozmawiamy z TERESA CHODOROWICZ, kierownikiem Oddziału Warszawskiego PLL LOT

WW: Na ogólną liczbę dwunastu krajowych oddziałów LOTU tym jednym, notabene największym, bo warszawskim, kieruje Pani — jako kobieta. Jak doszło do tego?

TCh: Moja praca w LOCIE, to praktycznie przypadek; miało to być tymczasowe zajęcie w przerwie między studiami, a pracuję tu już 17 lat. Zaczęłam od pracy w dziale kadr — tam właściwie poznałam charakter i specyfikę przedsiębiorstwa. Od jedenastu lat związana jestem z przewozami na liniach krajowych.

WW: Ile osób liczy zespół, którym Pani bezpośrednio kieruje i jaki procent stanowią w nim kobiety?

TCh: W Oddziale Warszawskim zatrudnionych jest 170 pracowników, w tym 90 kobiet.

...i szefem

WW: Z którą z tych grup znajduje Pani łatwiej wspólny język — z kobietami, czy z mężczyznami?

TCh: Nie ma to znaczenia; zespół, którym kieruję, to przeważnie młodzi ludzie — pełni zapału i inicjatywy, nieludno więc się z nimi dogadać.

WW: Jaką główną dewizą kieruje się Pani w swej pracy jako kierownik oddziału?

TCh: Prawdomównością i uczciwością, które na styku podwładni — przełożony powinny zawsze obowiązywać w obie strony.

WW: Jakie problemy w kierowaniu oddziałem sprawiają Pani największy kłopot i jak ocenia Pani szanse na uporanie się z nimi?

TCh: Najwięcej kłopotu sprawia mi zbyt małe zaplecze socjalne dla pracowników oraz niefunkcjonalność portu krajowego. Praktycznie szanse na poprawę są znikome, bo portu nikt nam nie przebuduje; mam jednak nadzieję, że pewne przedsięwzięcia i inicjowane przez nas zmiany organizacyjne doprowadzą do pewnej poprawy sytuacji.

WW: Co sprawia Pani w pracy największą satysfakcję; co najbardziej cieszy?

TCh: Najbardziej cieszy dobra atmosfera panująca wśród pracowników oraz ich samodzielność w wykonywanych obowiązkach. Największą natomiast satysfakcję sprawia mi zawsze przebrnięcie jakiejś bariery, załatwienie jakiejś sprawy, która z pozoru wydaje się nie do załatwienia; zwłaszcza, gdy chodzi o dobro pasażerów.

WW: Przykładowo...

TCh: Otóż np. ze względów technicznych, lub złych warunków atmosferycznych, a w konsekwencji odwołania lotu — muszę przerzucić dużą grupę pasażerów drogą lądową na trasie Warszawa — Gdańsk. Nie mam przecież zarezerwowanych biletów PKP lub PKS. I naraz, po uciążliwych staraniach, udaje mi się załatwić dla pasażerów cały wagon I klasy. Co za ulga i... satysfakcja.

WW: Czy ma Pani jakieś hobby?

TCh: Teatr, książki i podróże.

WW: A co z marzeniami — musiały już pójść w odstawkę, czy jeszcze czasem coś się marzy?

TCh: Marzenie najbliższe, to przynajmniej krótki urlop w cichym miejscu. Dalsze zaś, już bardzo osobiste, wiąże z rodziną i przyszłością mojego szesnastoletniego syna.

WW: Oby spełniły się wszystkie...

Rozmawiamy z DOROTĄ KUJAWSKĄ, kierownikiem Działu Studiów i Programowania PLL LOT.

MK — Jesteś jedyną znaną mi absolwentką Wydziału Prawa, która lubi cyfry. Jak to wytłumaczyć?

DK — Moim marzeniem była budowa statków. Związane to było ze studiami na Politechnice Gdańskiej, na co nie chciała zgodzić się mama. Na złość mamie poszłam na prawo.

MK — Jesteś osobą cieszącą się wyjątkowo dużym prestiżem w przedsiębiorstwie, w którym kluczowe pozycje zajęte są przez mężczyzn. Czy są jakieś szczególne przyczyny tego stanu rzeczy?

DK — Może dlatego, że zajmuję się tym samym od lat. Określiłabym to jako stałość upodobań zawodowych i kompetencji z czym się zresztą nie kryję.

MK — Ile lat pracujesz w LOCIE?

DK — No, już 18.

MK — Jakim zasadniczym zmianom ulegało przedsiębiorstwo w tym okresie czasu?

DK — Skoki przedsiębiorstwa były zawsze związane ze sprzętem. Pierwszy skok to samoloty odrzutowe — to była sieć europejska. Potem weszły Il-62, które pozwoliły firmie wyjść poza Europę. Do czasu zakupu samolotów dalekiego zasięgu sprzęt zawsze wyprzedzał inne zmiany w przedsiębiorstwie. Inaczej wyglądała sytuacja z samolotami Il-62. Mieliśmy ogromne trudności z uzyskaniem zgody na eksploatację linii amerykańskiej. Był przecież taki moment, kiedy mówiło się, że nie będziemy w ogóle latać przez Atlantyk. LOT wprowadził te samoloty dokumentując, że mogą one równie dobrze latać na średnim zasięgu. Wierzyliśmy, że w momencie zakupu łatwiej będzie forsować celowość lotów przez Atlantyk. Byliśmy w pełni świadomi, po co ten sprzęt kupujemy. I szansa się otworzyła: w 1972 r. rozpoczęliśmy eksploatację Il-62, a w rok później —



Rozmawiał: W. WIONCZEK

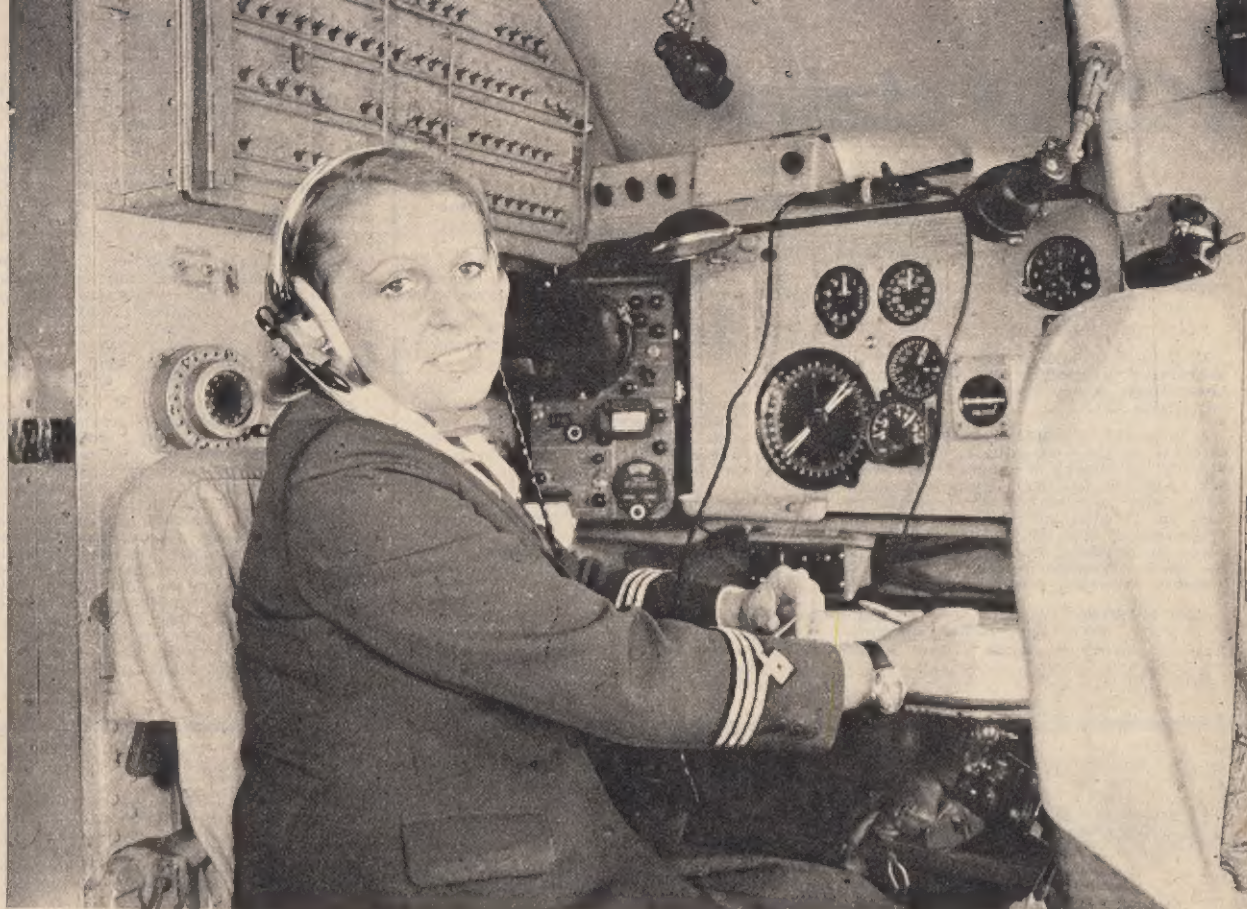
...i lotnikiem

charakterze nawigatora pokładowego, w tym zwyczajowo przecież męskim zawodzie?

— Już trzeci rok pracuję jako nawigator na pokładach samolotów Il-18. Zanim otrzymałam jako pierwsza kobieta w polskim lotnictwie komunikacyjnym licencję nawigatora, musiałam pokonać wiele barier psychicznych. Obecnie nie jestem jedyną w LOCIE wykonującą ten zawód. Przedsiębiorstwo „dorobiło się” już dwóch kobiet — nawigatorów pokładowych. A więc ten ciężki i odpowiedzialny zawód nie odstrasza pań. Drzwi do kabiny załogi — jak na razie — dopiero uchylili się dla przedstawicielek kobiet. Myślę, że młode kobiety zachęcane pierwszymi przykładami zaczną częściej zdobywać odpowiednie kwalifikacje lotnicze...

— Dziękujemy za rozmowę i na Pani ręce składamy serdeczne pozdrowienia dla wszystkich Pań pracujących na pokładach samolotów PLL LOT.

Rozmawiał: CZ.G.



regularną obsługę połączenia do Nowego Jorku.

MK — Brałaś udział w grupie ekspertów w przedsiębiorstwie, która opracowała program wprowadzenia Il-62 na linię atlantycką. Decyzja była trudna, atmosfera poza LOTEM nie najlepsza. W samym LOCIE był podział na zwolenników i przeciwników.

DK — Sądzę, że w przedsiębiorstwie nie było ludzi, którzy twierdzili, że linia będzie nieopłacalna. Nie było takiego podziału. Problem sprowadzał się raczej do odpowiedzi, jak sprawnie uruchomić linię w krótkim czasie. Wszystkie analizy zrobione w przedsiębiorstwie wykazywały szybszą rentowność, nie ulegało wątpliwości, że po rozruchu linia będzie przynosiła pieniądze. To był ciekawy okres w LOCIE.

MK — Linia „wypaliła” od początku.

DK — ... wypaliła od początku i mało tego, już w pierwszych lotach wyniki były lepsze niż przewidywano. Warto jednak pamiętać, że dla nas okres był trudny, bo stawialiśmy pierwsze kroki, ale ogólna sytuacja na rynku przewozów północnoatlantyckich była dużo lepsza niż obecna.

MK — Lata płyną, przedsiębiorstwo działało i działa w zmieniających się warunkach, a warunki te są coraz trudniejsze. Czy Twoim zdaniem przedsiębiorstwo w najbliższym czasie musi podjąć jakieś radykalne kroki, aby utrzymać się na światowym rynku?

DK — ... no chyba tak, z całą pewnością tak! Jesteśmy po deregulacji taryfowej w Stanach Zjednoczonych, która wstrząsnęła lotnictwem cywilnym i mocno utrudniła działanie na tym rynku. Mamy taką sytuację, że duże obroty przynoszą relatywnie małą część zysku. Są ogromne wpływy, ale i ogromne koszty. Natomiast to, co przynosiło prawdziwe pieniądze, czyli rynek

europejski, też zaczyna trzeszczeć w szwach. I głównie z tego powodu i pod kątem rynku europejskiego trzeba będzie przemyśleć co robić dalej. To pękanie struktur taryfowych w Europie, które od tego roku będzie faktem dokonany, zmusi nas do zmiany filozofii w przedsiębiorstwie. Europa przecież nas żywi.

MK — Jakie widzisz kroki doraźne, na dzisiaj, które przedsiębiorstwo musi podjąć, aby nie znaleźć się szybko w sytuacji outsidera?

DK — W krótkim czasie praktycznie możliwość zmian handlowych prawie nie istnieje. Można ratować się w kategoriach kosztów, dokonać pewnych cięć, które są zawsze drastycznym zabiegiem, poprawić gospodarkę, zaoszczędzić trochę na

musi mieć wyprzedzenie paru lat. Już dzisiaj dysponując danymi trzeba zastanowić się, kim chcemy być w Europie za kilka lat. Czy przewoźnikiem, który będzie wiozł masowy ruch turystyczny, ale tu trzeba od razu odpowiedzieć sobie na pytanie, czy w ogóle jesteśmy w stanie przyjąć masowy ruch... czy będziemy bazowali na ruchu polskim, czy też na rynkach obcych i to wymaga zdecydowanego określenia profilu przedsiębiorstwa już dzisiaj, żeby za kilka lat nie znaleźć się na lodzie. To odnosi się do strefy polityki taryfowej, akwizycyjnej, sprzętowej czy reklamowej.

MK — Zmienimy trochę temat. Przedsiębiorstwo zatrudnia wiele kobiet. Czy poza tradycyjnymi zawodami, jak np. stewardesa, pozycja kobiet w przedsiębiorstwie ulega jakimś pozytywnym zmianom?

DK — Gdyby spojrzeć na to z punktu widzenia posiedzenia dyrekcji, to kobiety na takim posiedzeniu poza jedną, która protokołuje ze względu na wrodzoną bystrość i pilność, pojawiają się bardzo rzadko. W ścisłej dyrekcji przedsiębiorstwa kobiet nie ma. Jak się patrzy na ten problem od tej strony, to niemal nic się nie zmieniło przez lata. Wzrosła może liczba kobiet na stanowiskach roboczych, trochę na średnich stanowiskach kierowniczych. Ale nie umiem odpowiedzieć, czy to kobiety nie chcą (zdając sobie sprawę z wrodzoną trzeźwością sądów z ceną, jaką się płaci za duże ambicje), czy też awans zawodowy powyżej pewnego szczebla jest trudny do przyjęcia w stale dość tradycyjnym systemie ocen.

MK — Czy w takim razie jest to dobrze, czy jest to źle?

DK — ... trudno jednoznacznie odpowiedzieć. Po prostu nie wiem.

MK — Czy Ty, jako pani Kujawska, wolisz współpracę z kobietami, czy z mężczyznami?

DK — Ja nie widzę różnicy. To jest kwestia charakteru, kwalifikacji czy solidności we współpracy.

MK — Szefem żadnej placówki zagranicznej LOTU nie jest kobieta. Czy, gdyby Ci zaproponowano stanowisko szefa placówki za granicą, zdecydowałabyś się je objąć?

DK — ... trzeba chyba tak powiedzieć. Z jednej strony sądzą, że nie jest to aż tak atrakcyjne, jak się wydaje na pierwszy rzut oka. Ja tutaj wykonuję znacznie więcej rzeczy, niż na placówce. Zakres problemów, z którymi się stykam, jest nieporównywalnie bogatszy niż w przedstawicielstwie. Chyba niewiele mogłabym się na takim stanowisku nauczyć — jeśli pominąć niektóre z naszych przedstawicielstw. Inaczej na takie pytanie odpowiada się w początkach kariery, inaczej po czterdziestce. Gdyby to było 10 lat temu, nie wahałabym się.

MK — Gdybyś dzisiaj stanęła ponownie jako absolwentka UW przed problemem wyboru zawodu, czy podjęłabyś taką samą decyzję jak 18 lat temu?

DK — Myślę, że chyba tak. Przedsiębiorstwo jest interesujące samo w sobie, jeśli chodzi o profil zajęć. Nie kryję, że po tych 18 latach trudno policzyć, ile lat jest zmarnowanych na prace bezowocne, które nigdy nie przyniosły skutku, na przygotowywanie decyzji, które nigdy nie zapadły. Po prostu na wysiłku, który nie przyniósł żadnych owoców. Ale to pewno nie jest zjawiskiem charakterystycznym dla tego jednego przedsiębiorstwa. Mimo wszystko więcej jest satysfakcji.

MK — Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: M. KWIATKOWSKI

...i managerem



paliwie, na materiałach; poprawić serwis. Czyli odnosi się do całego zespołu kosztów. To można próbować doraźnie redukować.

Natomiast prawie nic się nie da zrobić od ręki, jeżeli chodzi o politykę handlową. Polityka handlowa

KSR działa

W oczekiwaniu na nową ustawę o związkach zawodowych i samorządzie robotniczym w wielu przedsiębiorstwach praca dotychczasowych samorządów po prostu ustała. W PLL LOT odbyła się natomiast kolejna, tj. 99 Sesja Konferencji Samorządu Robotniczego.

Jak gdyby nigdy nic?

Z pytaniem tym zwróciliśmy się do sekretarza prezydium KSR — Zbigniewa Lesieckiego, który funkcję tę sprawuje od trzech lat.

Z. Lesiecki: Z samego faktu, że Konferencja w ogóle się odbyła, mogłby ktoś stojący na uboczu wyciągnąć taki wniosek. Ale tak nie jest. Pytanie traktuję więc jako retoryczne. Bo przecież nawet ja, chociaż zachowałem swoją dotychczasową funkcję, piastuję ją z nowego już wyboru. Wybór ten uzasadnił na konferencji potrzebą zachowania ciągłości w pracy prezydium samorządu.

LOT NOWINY: Wydaje się to słuszne i logiczne, ale z tego łatwo się domyślić, że zaszyty w ogóle jakiejś zmiany w strukturze prezydium i całego samorządu.

Z. L.: Owszem. Nawet dość istotne.

L. N.: Czym podyktowane i na czym polegające?

L. Z.: Podyktowane po prostu życiem. Wiadomo przecież, że z KSR ubył jeden z jej głównych filarów, a mianowicie Rada Zakładowa, reprezentująca ogromną rzeszę członków załogi zrzeszonych w starych związkach zawodowych.

L. N.: W miejsce których powstały trzy nowe związki zawodowe, a mianowicie NSZZ Personelu Lotniczego i Pokładowego PRL, NSZZ „Solidarność” regionu Mazowsze oraz NSZZ Pracowników Lotnictwa Cywilnego PRL.

Z. L.: Właśnie. Zakładając więc, że samorząd powinien kontynuować swą działalność — co do czego nikt z załogi praktycznie nie miał wątpliwości — należało zapewnić w nim stosowne miejsce nowym związkom zawodowym. I tak się stało — w 99 Sesji na zasadzie pełnoprawnych członków i współgospodarzy wzięły udział w gremium komisje i zarządy wszystkich nowych organizacji związkowych. Plus, oczywiście przedstawicielstwa tych wszystkich grup pra-

cowniczych i organizacji społeczno-politycznych, których struktura wewnętrzna i status prawny w ramach przedsiębiorstwa nie uległy zmianom.

L. N.: Rozumiemy, że taki właśnie, znacznie odmieniony skład Konferencji, poprzedzony został stosownymi konsultacjami i porozumieniem wszystkich stron zainteresowanych. A jak idea ta została przyjęta na samej Konferencji?

Z. L.: Bez większych zastrzeżeń. Owszem, zastanawiano się czy zasada wprowadzenia do samorządu niejako automatycznie zarządów nowych związków nie narusza demokracji ze względu na różną liczebność każdego z nich. Okazało się jednak, że czym liczniejszy związek, tym liczniejszy zarząd.

A poza tym uznano, że jeśli nawet prowadzi to do pewnego zachwiania proporcji opartych na tego rodzaju kryterium, to na razie nie ma to większego znaczenia. Wszak tak czy inaczej jest to tylko stan przejściowy, wypełniający lukę, która by powstała w wypadku oczekiwania z założonymi rękami na spodziewane akty normatywne. W tym świetle uznano także za bezprzedmiotowy postulat zmiany nazwy samorządu i nazwania go, miast jak do tej pory robotniczym — samorządem pracowniczym; czyli KSP miast KSR. Przeważała opinia, iż rzecz nie w nazwie, lecz w meritum spraw, jakie mają być przedmiotem zainteresowań i działalności samorządu.

L. N.: Takowe były więc zapewne również przedmiotem obrad 99 Sesji?

Z. L.: Oczywiście. Wszystko to o czym mówimy do tej pory mieściło się tylko w jednym z punktów programu obrad Sesji. A były jeszcze dwa tak poważne jak ocena wykonania zadań produkcyjnych przedsiębiorstw w roku ubiegłym i założenia planu na rok bieżący oraz analiza stopnia realizacji postulatów załogi, zgłoszonych w konsekwencji historycznych wydarzeń sierpniowych.

L. N.: Ponieważ wydaje nam się, że każdy z tych punktów to tworzywo co najmniej do kilku osobnych publikacji, pozostawmy przy sprawach organizacyjnych. Co mogłoby Pan jeszcze dodać na ten temat?

Z. L.: Ze decyzją 99 Sesji znacznie została zmniejszona liczba stałych komisji samorządu; zlikwidowano przede wszystkim te, które nosiły znamiona zbitecznego dublowania administracji. I jeszcze jedno, chyba istotne: uchwalono, że do chwili ukazania się stosownych uchwał i aktów normatywnych w sprawie samorządu kolejnym Sesjom KSR przewodniczyć będą na przemian osoby desygnowane przez Komitet Zakładowy PZPR oraz przez zarząd najbliższego związku zawodowego, jakim jest w PLL LOT NSZZ „Solidarność” regionu Mazowsze.

Rozmawiał: W. WIONCZEK

kronika lotu

11.II.1981 r. — rozmowy handlowe w dyrekcji LOTU z Bronisławem Węglem, współwłaścicielem American Travel Abroad, INC. i najważniejszym kontrahentem LOTU na rynku amerykańskim. Rozmowy dotyczyły perspektyw ruchu turystycznego ze St. Zjednoczonych do Polski w br.

13.II.1981 r. — LOT gościł grupę dziennikarzy szwedzkich ze Stowarzyszenia Miłośników Historii Lotnictwa. Grupę przewodził Lennart Berns.

16.II.—21.II.1981 r. — pierwsze wejście LOTU z szerszą akcją informacyjno-promocyjną na rynek portugalski. Warto dodać, że Portugalia obok Norwegii jest jednym z nielicznych krajów europejskich, do których nie docierają jeszcze regularnie samoloty LOTU. Wspólnie z ORBISEM, a przy pomocy TAP AIR PORTUGAL, zorganizowano właśnie w dniach 16—21 cykl spotkań z przedstawicielami

branży turystycznej w Lizbonie, Porto i Faro.

19.II.1981 r. — LOT rozpoczął regularne rejsy na trasie Warszawa — Nowy Jork — Warszawa samolotem typu B-62 w wersji pasażersko-towarowej. Oczekuje się lepszego wykorzystania handlowego samolotów i wyższych wpływów.

23.II.1981 r. — konferencja programowo-wyborcza ZSMP przy PLL LOT, dokonująca wyboru delegatów na III Zjazd ZSMP.

23.II.1981 r. — spotkanie członków Klubu Publicystów Lotniczych z kierownic-

twem PLL LOT. Tematem spotkania były aktualne problemy i najbliższe zadania LOTU. W konferencji prasowej uczestniczyło 42 dziennikarzy.

24—25.II.1981 r. — coroczna narada handlowa przedstawicieli rynków bliskowschodnich.

25.II.1981 r. — wizyta w PLL LOT posłów z Podkomisji d/s Transportu Drogowego i Lotniczego.

26—27.II.1981 r. — coroczna narada handlowa przedstawicieli rynków dalekowschodnich.

28.II.1981 r. — slalom-gigant LOTU w Szczyrk.



Anna Ujejska, pierwsza kobieta w stopniu sierżanta w Pomocniczej Lotniczej Służbie Kobiet.

retrospekcje

W Wojsku Polskim na Zachodzie istniała w czasie II wojny światowej Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet, związana z brytyjską Women's Auxiliary Air Force (WAAF). Według danych brytyjskiego Air Ministry, w WAAF służyło 1 436 Polek, w tym 50 oficerów i 110 podoficerów. Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet stanowiła 10% całych polskich sił powietrznych na Zachodzie.

W okresie międzywojennym w aeroklubach latało wiele kobiet. Z bardziej znanych: Hanna Henneberg, Wanda Modlibowska, Maria Yunga-Mikulska, Danu-

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK ISSUED BY LOT POLISH AIRLINES		SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT ON FILE 2		CARRIER		CLASS		FARE BASIS		TICKET NUMBER		080 4201 167 251 1	
NAME OF PASSENGER		JOANNES PAULUS II		DATE OF ISSUE		10 JUN 1981		TIME		17:00		OK	
COUPON NOT VALID BEFORE		10 JUN 1981		COUPON NOT VALID AFTER		10 JUN 1981		FARE BASIS		F		30 LO	
FROM		CRACOW		TO		ROME		STATUS		VOID		VOID	
FARE		411R		TAXES		1.000 404 00164		TOTAL		1.000 404 00164		1.000 404 00164	

nasze korespondencje

LOT w KOLONII

ta Sikorzanka, Wanda Olszewska, Ewa Korczyńska, Anna Hrynakowska, Anna Leska, Wacława Czyżewska-Iwanowska, Barbara Wojtulanisówna, Zofia Szczecińska-Turowicz, Wiesława Koziarska, Janina Dowbór-Muśnicka, Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka).

Znajdujące się na Zachodzie polskie pilotki, po przejściu przeszkolenia w Anglii, wykazały sprawność najlepszych i najpilniejszych pilotek ATA. Polskie pilotki w Wielkiej Brytanii dostarczały z wytwórni do jednostek wojskowych kilka tysięcy samolotów. W ATA (Lotniczy Transport Pomocniczy) wyróżniły się m.in. Barbara Wojtulanis-Karpińska, Anna Leska-Daab i Jadwiga Piłsudska. Anna Leska-Daab wróciła do kraju i jest członkinią Klubu Seniorów Lotnictwa.

J. OSIŃSKI

Biuro przedstawicielstwa Polskich Linii Lotniczych LOT w Kolonii znajduje się przy ulicy Tankgasse, w centrum miasta tuż przy dworcu głównym.

Naprzeciwko biura znajduje się obiekt, do którego kieruje się każdy turysta, przepiękna w swojej surowości gotycka katedra. W okresie pobytu w Republice Federalnej Niemiec Papieża Jana Pawła II, miejsce to było centrum zainteresowania pielgrzymów przybyłych z całych Niemiec oraz turystów zagranicznych.

LOT skorzystał z okazji, aby zwrócić na siebie uwagę. W witrynie przedstawicielstwa eksponowane były wielkie zdjęcia naszego rodaka z Jego pielgrzymki do Polski. Ogromną sensację wzbudzał autentyczny bilet lotniczy wystawiony na trasę Kraków—Rzym i stanowiący przykład, że pomysłowość lotowskich speców od reklamy jest duża. Nazwisko pasażera... Joannes Paulus II, trasa Cracow—Rome, klasa I, data 10 June, godzina odlotu z Krakowa 17.00. Nie mniejsze zainteresowanie wzbudzała książka pamiątkowa LOTU z osobistą dedykacją papieską, życzącą polskiemu przewodnikowi rozwinięcia skrzydeł nad całym światem.

Autorem ekspozycji był plastyk LOTU Zbigniew Malicki. Autorami zdjęć: Lech Zielaskowski i Ryszard Rzepecki.

Nigdy jeszcze przed biurem LOT w Kolonii nie było tak tłoczno. I w sumie o to chodziło.



Samolot słoneczny Solar Challenger. Widoczna jest kabina pilota (zdjęcie z lewej) oraz prace przy montażu baterii słonecznej na środkowej części płata. Silnik elektryczny wraz z przekładnią znajduje się w osłonie aerodynamicznej w przedniej części kadłuba rurowego.

samolot słoneczny uczy się latać

Wprawdzie o pierwszym użytkowym motoszybowcu (lub samolocie) słonecznym Solar Challenger pisaliśmy już w SP nr 50/1980, ale sam temat i nowe informacje zasługują na uwagę.

A więc budowę samolotu poprzedziły próby modelowe w locie. Należy przypomnieć, że jego konstruktor dr Paul McCready był w młodości czynnym modelarzem lotniczym i zna wartość eksperymentów z modelami dla nowatorskich rozwiązań technicznych.

Poszukiwania właściwego pilota też były nietypowe. Mężczyzna w ogóle nie wchodził w rachubę — był za ciężki. Paul McCready zamieścił ogłoszenie w poczytnej gazecie wydawanej w Los Angeles: poszukuje się lekkiej dziewczyny o umiejętnościach lotniczych. Zgłosiły się setki. Wybrana została 32-letnia Janice L. Brown z Bakersfield o masie nieco poniżej 48 kg (wg innych źródeł — 45 kg ze spadochronem o masie 2 kg). Była również zapaloną szybowniczką z licencją pilota zawodowego, ale pracowała jako nauczycielka zawodu.

Jako pilot samolotów słonecznych przeleciała 7 sierpnia 1980 r. ponad 3 km na Gossamer Penguinie. Było to w Rogers Dry Lake, podległym ośrodkowi badawczemu NASA — Dryden Flight Center w pobliżu wojskowej bazy badań lotniczych Edwards AFB. Z wiatrem tylnym 11 km/h Penguin rozwinął prędkość ok. 25 km/h i uzyskał wysokość 3—4 m. Lot trwał ok. 15 min, ale z wielokrotnym odbiciem od lotniska.

Pierwszym pilotem Gossamera Penguina był 13-letni syn konstruk-

tora o masie ok. 36 kg, który wykonał ok. 50 lotów.

Gossamer Penguin był niewiele tylko zmienioną odmianą mięśniolotu Gossamer Albatross. Przy okazji można dodać, że współpracownik Paula McCready'go — aerodynamik dr Peter Lissaman — podał jako przyczynę przyjęcia układu sterowania kierunkowego przestawianiem statecznika poziomego — jego lepsze właściwości w locie z małą prędkością. Zostało to podpartożone u sokoła, z tym że w mięśniolocie zastosowano w usterzeniu przednim. Także w motoszybowcu słonecznym Gossamer Penguin.

Przed pierwszym lotem Solar Challenge'a w połowie listopada 1980 r. pilotka Janice L. Brown obciąła nawet włosy na jeża, aby maksymalnie zmniejszyć masę całkowitą samolotu. Masa własna Solar Challenge'a nie była bowiem mała — 58 kg (ok. 35 kg bez baterii słonecznej) — mimo zastosowania nowoczesnych tworzyw konstrukcyjnych, a do pokrycia przezroczystej folii malyrowej o 66 procent cieńszej od typowej folii opakowaniowej używanej także u nas. A przy tym niezwykle elastycznej i odpornej na rozerwanie.

Pierwszy lot odbył się przy słonecznej pogodzie. Samolot wystarczał bez kłopotów, ale po przelecie zaledwie setki metrów musiał wylądować. Silnik elektryczny o mocy 2,21 kW (3 KM) otrzymał za mało energii zasilającej.

Po kolejnych ulepszeniach — trzy tygodnie później — odbyły się loty w obecności reporterów telewizji amerykańskiej. Po udanym starcie z bardzo małym rozbiegiem samolot wzniósł się na wysokość 30 m. Tam wystąpiła nagle całkowita niestateczność i Solar Challenger opadł trzepocząc się niczym latawiec.

Później było lepiej: padły nawet dwa rekordy światowe. Pierwsze dla samolotów słonecznych. Próba przelotu ok. 80 km została przerwana po przebyciu ok. 40 km, ze względu na pogorszenie się pogody.

Kilka słów na temat kosztów. Budowa Solar Challenge'a do pierwszego lotu kosztowała dwa razy więcej niż mięśniolotu Gossamer Albatross, na którym 11 czerwca 1979 r. Bryan Allen przeleciał Kanał La Manche. Zamiast przewidzianych 35 km pilot mięśniolotu musiał wówczas przebyć 38 km, co go skrajnie wyczerpało,

Zdobyta nagroda brytyjską (100 000 funtów — co odpowiadało kosztowi budowy mięśniolotu) rozdzielono pomiędzy członków zespołu. Natomiast koszty budowy zarówno mięśniolotu jak i samolotu słonecznego pokrył wielki koncern chemiczny USA.

Jeszcze raz należy podkreślić, że Solar Challenger (oraz Gossamer Penguin) jest zasilany energią elektryczną dostarczaną bezpośrednio przez baterię słoneczną. Układ napędowy składa się w nim: z baterii słonecznej i silnika elektrycznego prądu stałego ze śmigłem. Akumulatorów nie ma.

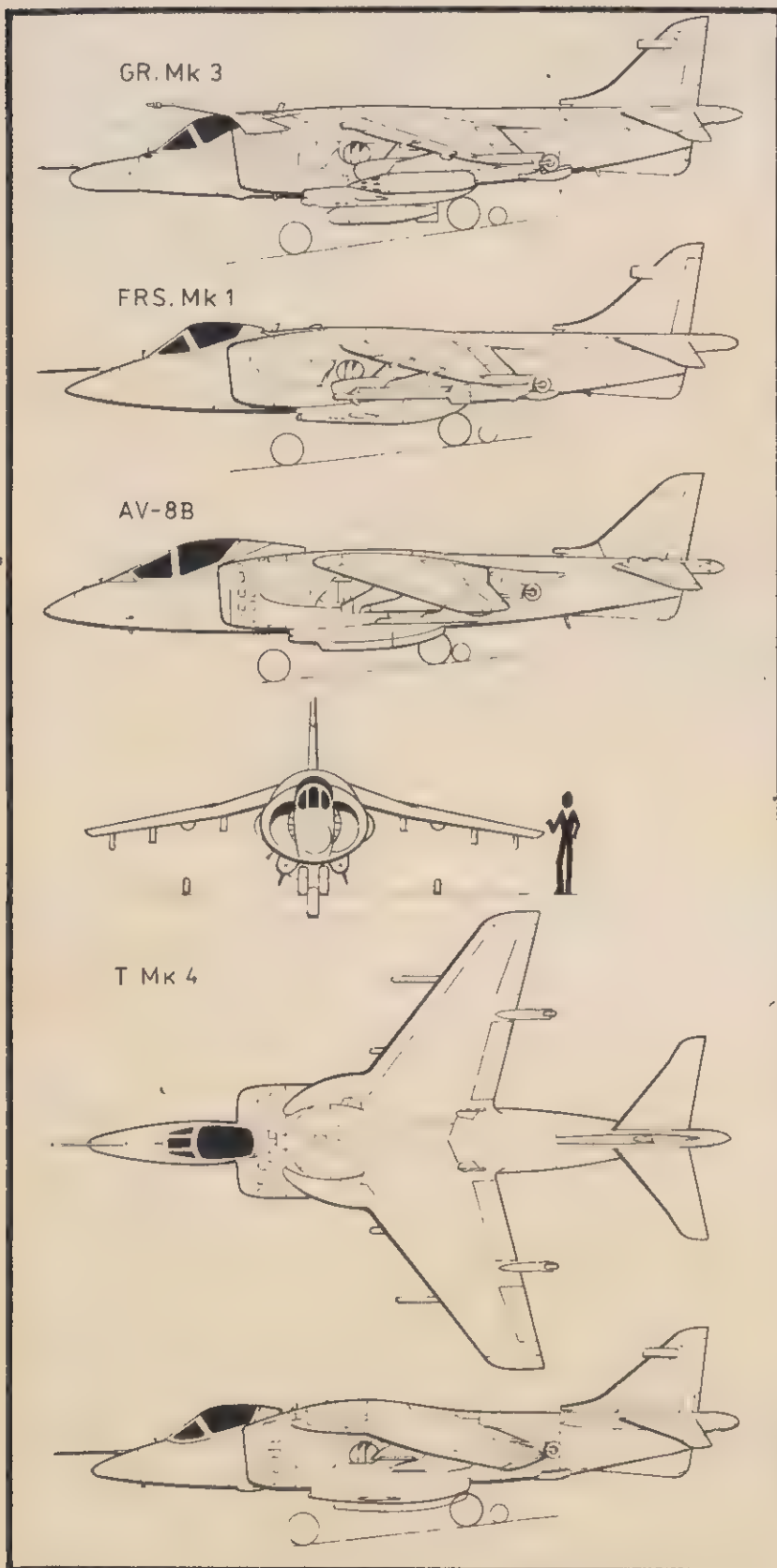
Samolot ma podwozie jednotorowe bez wsporników podskrzydłowych, ponieważ już przy najmniejszej prędkości ruchu lotki okazały się skuteczne. Wzniosł końcówkę skrzydeł z lotkami — po 5°. Ogniwami baterii słonecznej znajdują się na środkowej części płata oraz stateczniku poziomym. Śmigło o średnicy ok. 3 m i stałej liczbie 300 obr./min. — przedstawiało do startu, wznoszenia i przelotu — z możliwością zatrzymania (w razie potrzeby) wirujących łopat.

W kabine sterowniczej obsługujące lotki oraz stery kierunku i wysokości. Pilot może mieć lotniowy spadochron ratowniczy. (W)

Pilotka samolotu słonecznego Solar Challenger Janice L. Brown. W okresie trwania tegorocznego Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Kosmonautycznego zamierza przelecieć z Londynu do Paryża.



Charakterystyczny dla Solar Challenge'a profil płata i statecznika poziomego: prosty linia obrysu grzbietowego i wypukły obrys części dolnej. Główny dźwigar płata — rurowy.



SAMOLOT PIONOWEGO STARTU I LĄDOWANIA BAE HARRIER

Historia tego samolotu liczy około 20 lat. Po 6 latach doświadczeń z samolotami P.1127 i Kestrel, pierwszy z 6 prototypów samolotu Harrier dokonał pierwszego lotu 31 sierpnia 1966 r., a następnie wprowadzono do produkcji kolejne wersje.

Harrier GR.Mk1 był pierwszym seryjnym samolotem bojowym wprowadzonym do eksploatacji. Ten jednomiejscowy samolot bezpośredniego wsparcia i rozpoznania został wyprodukowany w liczbie 78 egzemplarzy. Były one początkowo wyposażone w silniki Pegasus 101, które później zamieniono na silniki Pegasus 102. Po zmianie napędu samoloty otrzymały oznaczenie Harrier GR.Mk1A. Samoloty, które znajdują się obecnie w eksploatacji łącznie z zamówionymi później (liczba zamówionych samolotów przez RAF łącznie z dwumiejscowymi — 114 egzemplarzy, z czego 1 września 1980 r. znajdowało się w eksploatacji 110 samolotów), napędzane są silnikami Pegasus 103 i noszą oznaczenie Harrier GR.Mk3. W trakcie eksploatacji wprowadzono do celów badawczych w jednym z samolotów wymienne końcówki skrzydeł w celu zwiększenia zasięgu oraz siatki na zasobnikach z działkami polepszające efektywność napędu przy pionowym startie i lądowaniu.

Wersje Harrier T.Mk2, 2A, 4 i 6 są dwumiejscowe, mają możliwość wykonywania zadań bojowych, a jednocześnie dostosowane są do treningu. Samolot ten jest dłuższy od wersji jednomiejscowej. Ma dłuższy przód kadłuba mieszczący drugą kabinę i tył w celu ułatwienia sterowania w zawisie. Wersja T.Mk2 była wyposażona w silnik Pegasus 101, wersja T.Mk2A — w silnik Pegasus 102, a wersja T.Mk4 — w silnik Pegasus 103. Wersja T.Mk6 jest przeznaczona dla brytyjskiej marynarki wojennej. Harrier Mk50 przeznaczony dla lotnictwa piechoty morskiej USA występuje tam pod oznaczeniem AV-8A. Samolot jest podobny do GR.Mk3, ale wyposażony w dalmierz laserowy. Zbudowano 102 samoloty, z których część uległa zniszczeniu podczas eksploatacji. 61 samolotów AV-8A jest stopniowo modyfikowanych (od 1979 r.) do wersji AV-8C. Modyfikacje obejmują wprowadzenie wzmocnień konstrukcji wydłużających żywotność konstrukcji do 4000 godzin, siatki na zasobnikach z działkami oraz zmiany wyposażenia. Mk54 jest wersją dwumiejscową noszącą oznaczenie amerykańskie TAV-8A. Zbudowano 8 tych samolotów.

Harrier Mk55 to oznaczenie 11 samolotów AV-8S i TA-8S zakupionych przez USA dla marynarki hiszpańskiej, gdzie znane są pod nazwą Matador. Harrier T.Mk60 to oznaczenie dwóch dwumiejscowych samolotów dla Indii. Zmodyfikowana wersja przeznaczona dla marynarki brytyjskiej nosi nazwę Sea Harrier FRS.Mk1. Samolot ma podobną konstrukcję do samolotu Harrier GR.Mk3, silnik Pegasus 104 oraz zmodyfikowane wyposażenie m.in. stację radiolokacyjną Blue Fox i uzbrojenie (możliwość przenoszenia pocisków Martel lub Harpoon). Zamówiono początkowo 34 samoloty (do 1 września 1980 r. zbudowano 12 egzemplarzy). 6 samolotów pod oznaczeniem FRS.Mk51 budowanych jest dla Indii.

Prototyp rozwojowej wersji samolotu zbudowany przez wytwórnię McDonnell Douglas pod oznaczeniem AV-8B charakteryzuje się szeregiem udoskonaleń, jak kompozytowy płat o profilu nadkrytycznym, wzmocnienia konstrukcji, zmieniona konstrukcja poszczególnych zespołów płatowca, zespołu napędowego, nowe wyposażenie i rozszerzenie asortymentu uzbrojenia. Jeden z dwóch badanych samolotów uległ zniszczeniu. Wejście do eksploatacji przewidywane jest na rok 1985.

W Wielkiej Brytanii w BAE opracowywany jest nowy płat do samolotu Harrier. Projekt ten oparty na najnowszych badaniach aerodynamicznych przewiduje większą grubość skrzydła (profil nadkrytyczny o względnej grubości przy kadłubie 12,5% i 9,2% na końcu skrzydła). Nowy płat o powierzchni 23,2 m² będący również zbiornikiem stałym mieści o 144 dm³ więcej paliwa. Płat jest tak skonstruowany aby można było go zastosować w istniejących samolotach, zarówno jednomiejscowych, jak i szkolno-bojowych. Prowizoryczna nazwa samolotu: Big Wing Harrier. (T. K.)



		Gr. Mk3	T Mk4	FRS. Mk1	AV-8B
Wymiary:	rozpiętość	m	7,70	7,70	9,25
	długość	m	13,87	17,00	14,12
	wysokość	m	3,45	4,17	3,71
	pow. płata	m ²	18,68	18,68	21,37
Masy:	masa własna operacyjna	kg	5 580	6 237	5 670
	masa paliwa wewnętrzznego	kg	2 295	2 295	3 402
	max. masa startowa	kg	11 340*	11 340	13 494
Osiągi:	max. prędkość npr	km/h	1 186	1 186	1 160
	prędkość przelotowa	km/h	900	650—823	
	max. zasięg	km			4 825
	taktyczny promień działania	km	418—644	463	278—1 204

* przy pionowym startzie — 8 165 kg.

BAC LIGHTNING

179

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W 1947 r. zakłady English Electric otrzymały zamówienie ER 103 na nadźwiękowy samolot odrzutowy. W 1950 r. podjęto budowę trzech egzemplarzy prototypowych o oznaczeniu P.1, zgodnie ze zmodyfikowanym zamówieniem RAF F23/49. Samolot zaprojektowano w unikalnym układzie, w którym dwa silniki napędowe umieszczono jeden nad drugim (większość rozwiązań polega na

umieszczeniu silników obok siebie w poziomie).

W okresie ponad dwudziestu lat samoloty Lightning malowano następująco:

a) W naturalnej barwie metalu z oznaczeniami jednostki na usterzeniu pionowym i przy znaku rozpoznawczym w przedniej części kadłuba (tradycyjne godła geometryczne z okresu międzywojennego). Na usterzeniu pionowym malowano także godła jednostki oraz literę numerującą samolot w jednostce. Znaki przynależności państwowej zawierały trzy kolory: niebieski, biały i czerwony. W tylnej części kadłuba i na dolnej powierzch-

ni skrzydeł numer seryjny w kolorze czarnym.

b) Powierzchnie górne i boczne w jednolitym kolorze szarym, powierzchnie dolne w naturalnej barwie materiału. Znaki rozpoznawcze bez koloru białego.

c) Powierzchnie górne i boczne w kolorze ciemnozielonym. Powierzchnie dolne jak w b, tak samo znaki rozpoznawcze.

d) Powierzchnie górne i boczne pokryte nieregularnymi plamami w kolorach ciemnozielonym i specjalnie ciemnym szarym morskim. Powierzchnie dolne i znaki rozpoznawcze jak w b.

We wszystkich wariantach malowania

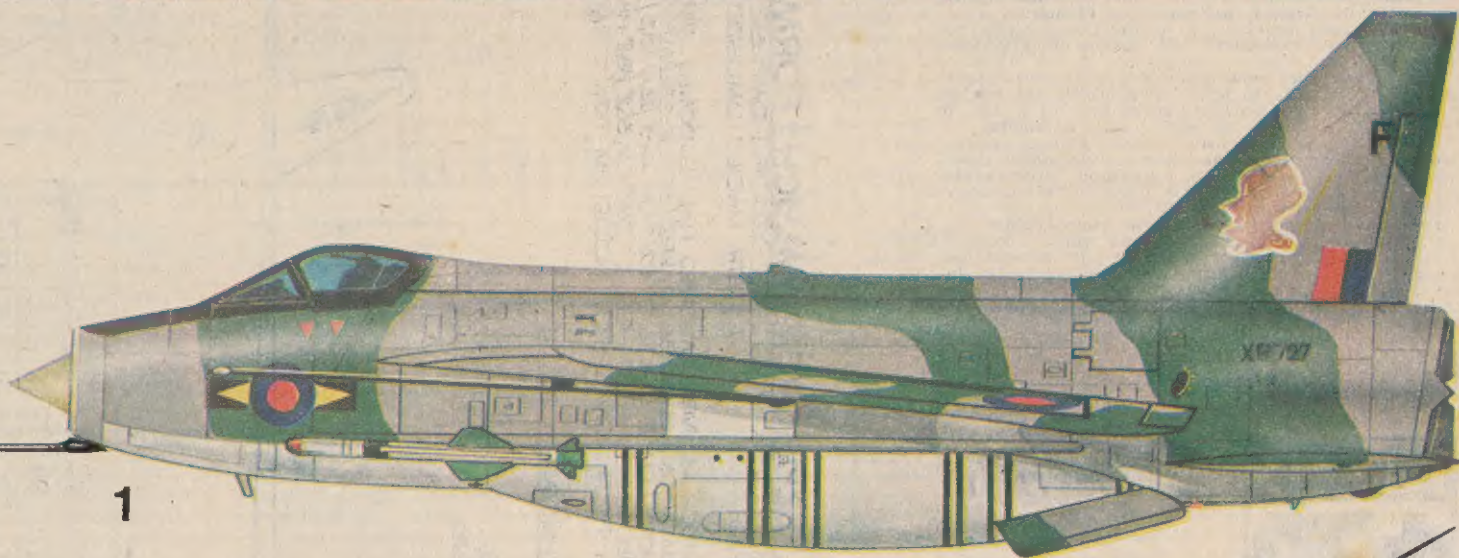
elementami wspólnymi są: czarna przednia część kadłuba obejmująca kabinę pilota, numer seryjny, oznaczenia foteli wyrzucanych, litera numerująca samolot w jednostce, godła jednostki geometryczne i alegoryczne, stożek w chwycie powietrza (żółtozielony).

Na planszy przedstawiono standardowy układ kolorów w wariantcie 1, przy czym.

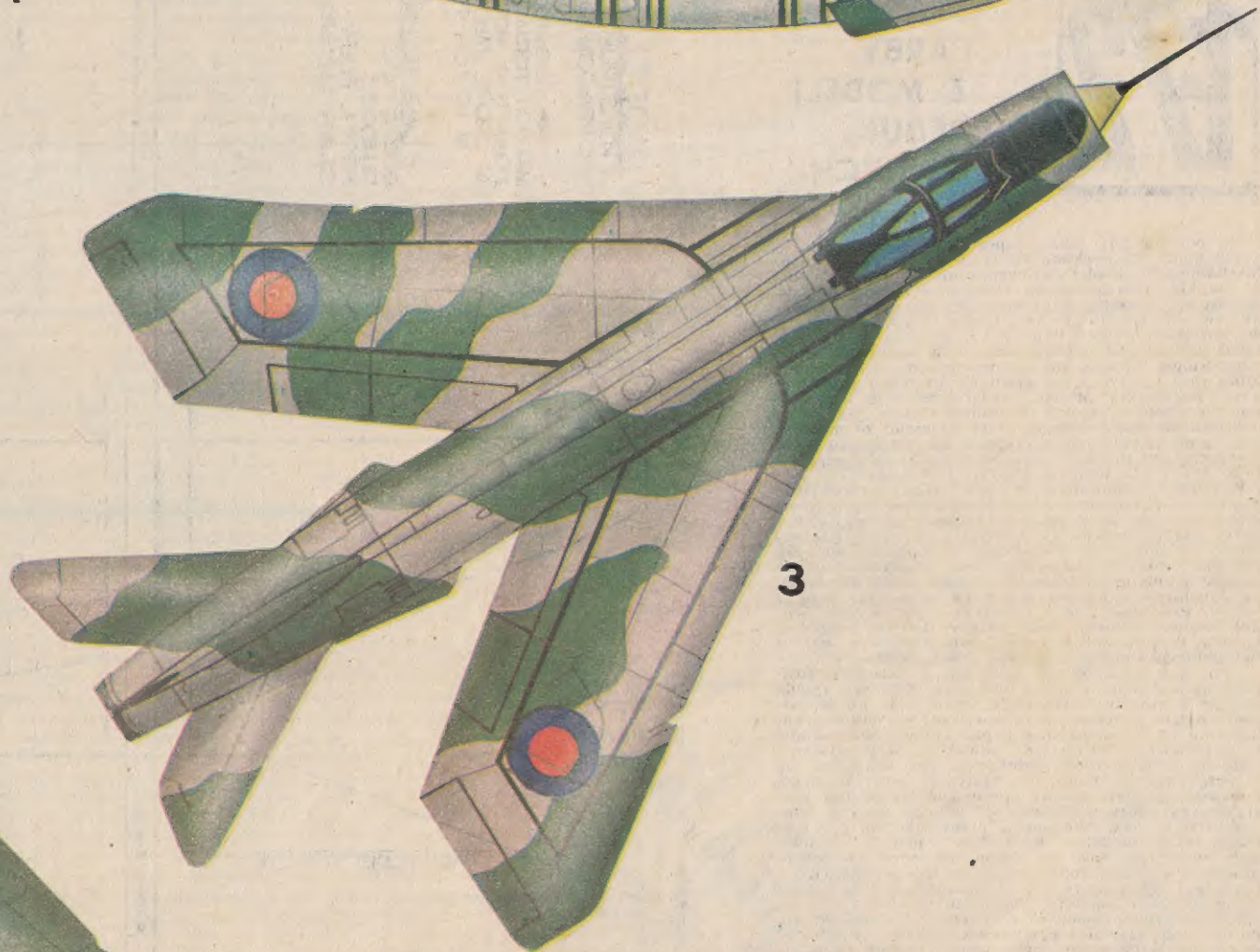
1. Lightning F.6 XR727 F z 11 dywizjonu.

2. Lightning F.6 XS901 A z 5 dywizjonu.

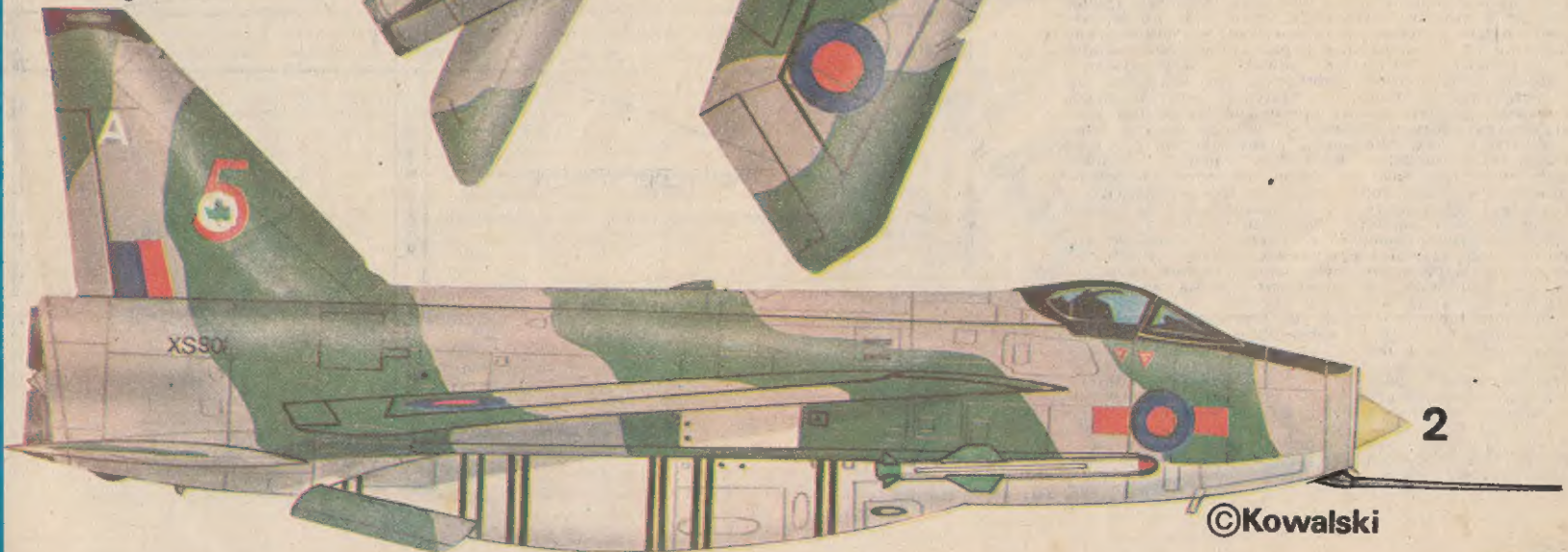
3. Układ plam kamuflażu (widok z góry) na skrzydłach, widoczne czarne linie ostrzegawcze.



1



3



2

©Kowalski

SZYBOWIEC HALOWY

Rysunek przedstawia model szybowca halowego skonstruowanego przez Krzysztofa i Dariusza Steżalskich — członków modelarni w MDK Krzyki we Wrocławiu, prowadzonej od pięciu lat przez niżej podpisanego.

Model ten zbudowany został specjalnie na zawody szybowców halowych, które odbyły się we wrocławskiej Hali Ludowej w dniu 21.01.1981.

Krzysztof Steżalski — junior, zajął tym modelem II miejsce z czasem 44,9" (dwa najlepsze loty w konkursie: 23,6" oraz 21,3"), zaś Dariusz Steżalski — młodzik, zajął VI miejsce z czasem 36,2" (dwa najlepsze loty w konkursie: 18,2" i 18,0"). Nadmienić wypada, że przed zawodami modelem wykonano kilka lotów w granicach 30".

Model ma skrzydła konstrukcji całkowicie balsowej, przy czym centropłat wykonano z balsy średniej twardości, zaś końcówki oraz stateczniki — z balsy miękkiej, natomiast kadłub — z listewki sosnowej o przekroju 8 x 2 mm. Do klejenia stosowano Wikol. Szczegóły konstrukcji pokazano na rysunku.

W skrzydłach zastosowano profil Lucky-Lindy pościelony i o przesuniętej do przodu maksymalnej grubości.

Przy okazji parę słów o samych zawodach — brało w nich udział ok. pół setki zawodników, zaś miejsca na widowni zajęli widzowie-uczestnicy wycieczek ze szkół w Trzebnicy i jej okolic oraz z Sobótki.

Ciekawe, choć na pewno smutne wnioski wysnuć można i należy z tego, że wśród uczestników zawodów zabrakło reprezentacji Aeroklubu Wrocławskiego (podobna sytuacja była w dniu 23.01.81 na innej imprezie modelarskiej).

Mimo panującego w hali zimna (temperatura ok. 2,5°C), zawodnicy wykazali się wolą walki i dobrymi wynikami: w kategorii szybowców padł rekord hali — 60" w jednym locie, ustanowiony przez model Jana Dasiewicz z SP 15, zaś w kategorii Orzeszków Jan Ochman w jednym locie uzyskał 74" (model Piper-Cub).

Zawody zorganizowane były bardzo sprawnie, wszyscy uczestnicy byli zadowoleni, bo jak powiedział instr. pil. Jerzy Blitz — na tych zawodach nie było przegranych.

MARIAN DMYSZEWICZ



USUWANIE STAREJ FARBY Z MODELI REDUKCYJNYCH

Zle pomalowany model szpeci kolekeję. Zdarza się także model ze spękaną farbą, którą należy usunąć. Mechaniczne sposoby zdzierania niepożądaną powłokę zwykle niszczy model. Należy więc odwołać się do chemii. Opisana niżej metoda daje najlepsze wyniki w odniesieniu do polistyrenu, choć nadaje się do wszelkich innych tworzyw sztucznych, pokrytych farbą olejną. Jest wysoce efektywna, ale sprawia pewien kłopot ze względu na użycie sody kaustycznej, która jest żrącym, agresywnym środkiem chemicznym. Rozpuszcza prawie każdą substancję organiczną. Tu trzeba pamiętać, że ludzkie ciało jest taką substancją! Można jednak mieć nadzieję, że modelarze są na tyle rozsądną grupą ludzi, by można było powierzyć im sposób użycia tego środka. Niebezpiecznego tylko dla nieuwważnych i nieostrożnych.

Wszelkich manipulacji z sodą należy dokonywać zawsze w gumowych rękawiczkach, używanych przez gospodynie domowe przy zmywaniu naczyń. Rękawice trzeba uprzednio sprawdzić, najlepiej nadmuchując i zanurzając pod wodę, by upewnić się, czy nie są uszkodzone. Używając sody kaustycznej warto zawsze pamiętać o trzymaniu dłoni niżej niż łokci, co zapobiega ściekaniu płynu na odsłonięte ręce i odzież. Pracować trzeba spokojnie i nie przyskać wokół żrącym płynem. Jeśli zdarzy się już najgorsze i soda zetknie się ze skórą lub ubraniem, należy natychmiast splukać ją dużą ilością wody.

Po tych koniecznych uwagach z zakresu BHP pora na wyjaśnienie sedna problemu. Najpierw trzeba usunąć z modelu kalkomanie, zanurzając go w letniej wodzie i delikatnie przenosząc wszystkie oznakowania na przygotowany papier. Powolność ruchów i ostrożność umożliwiają powtórne wykorzystanie unikalnych elementów ozdobnych. Nie wolno zginać i przerywać kalkomanii. Następnie do drugiego, mieszczącego cały model (sprawdzić na sucho) plastikowego naczynia nalewa się ciepłej wody o temperaturze 60–70°C. Nie można przesadzać, bo gotująca woda skrzyje model w korkociąg. Naczynie powinno być wypełnione tak, by model nie wystawał ponad powierzchnię. Do wody dodajemy kilka łyżeczek od herbaty sody kaustycznej (proporcje zależne są od ilości płynu w kąpielu) i ostrożnie mieszamy.

Po zanurzeniu modelu w roztworze pozostawiamy go tam co najmniej przez dwie godziny. Po dosyć czasu, by farbę można było usunąć palcem (w rękawiczce) lub starą, nylonową szczoteczką do zębów. Szczotek z włosia nie należy używać.

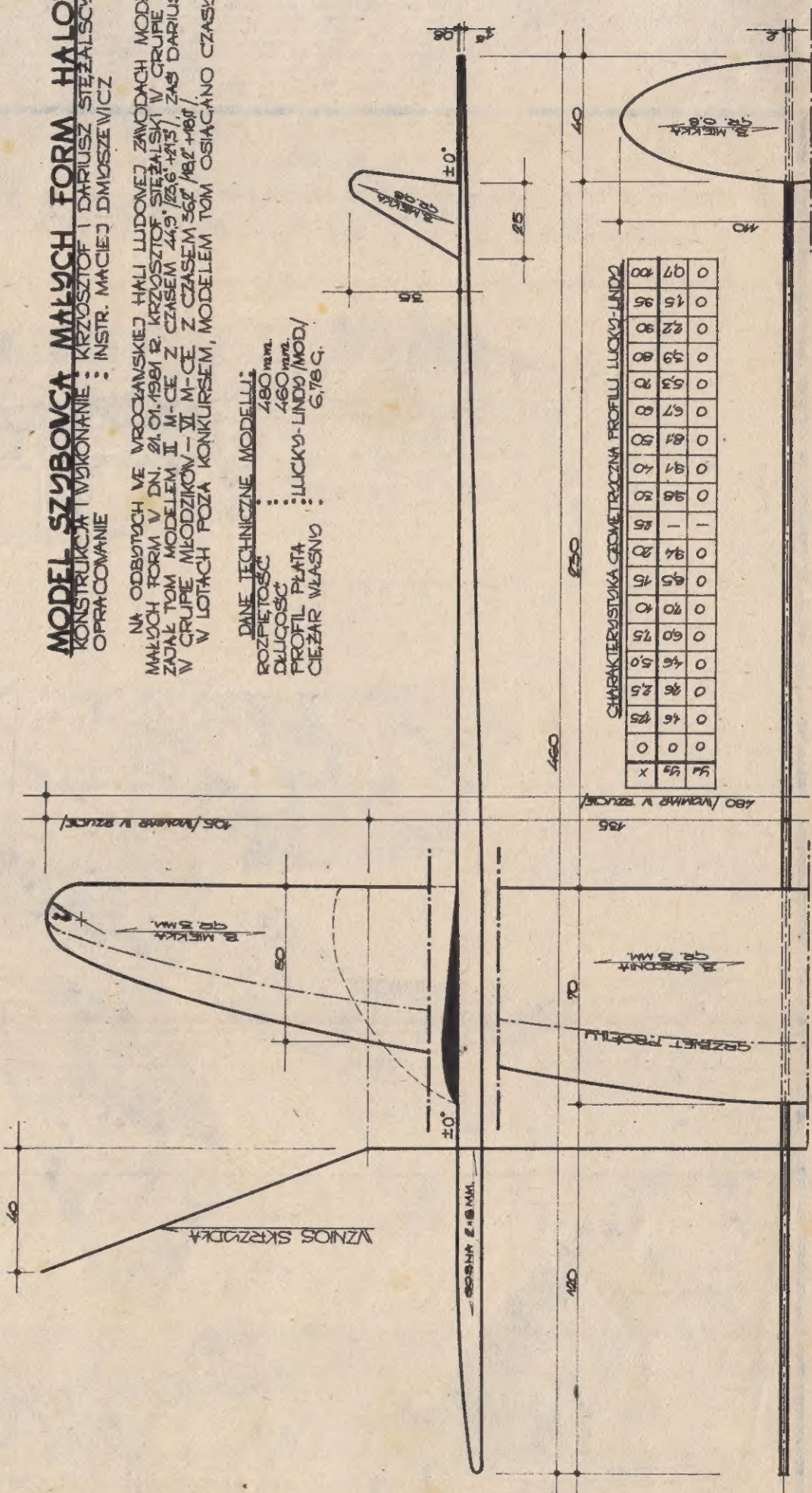
Niektóre farby wymagają dłuższego przetrzymywania modelu w kąpielu. Szczególnie trudno usunąć matową, czarną i aluminiową. Wiek powłoki ma także duże znaczenie. Stare farby są twardsze i mocniej związane z podłożem. Można wtedy przedłużyć kąpanie modelu bez szkody dla jego powierzchni. Niewielkie wżery mogą pojawić się jedynie w miejscach, gdzie zostały użyte wypełniacze lub szpachlówka, ale takie ubytki łatwo uzupełnić. Po usunięciu starej powłoki i oplukaniu w wodzie malujemy model tak jak nowy.

TOMASZ PYC

MODEL SZYBOVCA MAŁYCH FORM HALOWYCH KONSTRUKCJA I WYKONANIE : KRZYSZTOF I DARIUSZ STEŻALSKI OPRACOWANIE : INSTR. MACIEJ DMYSZEWICZ

NA ODBYTYCH WE WROCŁAWSKIEJ HALI LUDOWEJ ZAWODACH MODELI HALOWYCH MAŁYCH FORM W DN. 21.01.1981 R. KRZYSZTOF STEŻALSKI W GRUPIE JUNIORÓW ZAJĄŁ TĄM MODELEM II M-CE Z CZASEM 44,9" (23,6" + 21,3"), ZAŚ DARIUSZ STEŻALSKI W GRUPIE MŁODZIKÓW — VI M-CE Z CZASEM 36,2" (18,2" + 18,0") W LOTACH POZA KONKURSEM, MODELEM TĄM OSIĄGNO CZASO V GRANICACH 30".

DANE TECHNICZNE MODELI:
ROZPIĘTOŚĆ : 480 mm.
DŁUGOŚĆ : 460 mm.
PROFIL PŁATA : LUCKY-LINDY MOD./
CIĘŻAR WŁASNY : 6,78 g.



RZECZ O ZAPALEŃCACH

Człowiek uwieszony pod skrzydłem lotni wyposażonej w silnik, człowiek zwyciężający rozpadający się po łacie, aby po kilku dosłownie krokach wzbijać się w powietrze, a potem w przeciągu półtorej godziny wdrapujący się na wysokość ponad 4 tysięcy metrów, zużywający na to niecałe 2 litry paliwa! Człowiek lądający już bez użycia silnika, dobiegający (dosłownie) nie więcej niż 5 metrów! Albo inny obrazek: Motolotnia... zdobyta przez wojsko na terenie opanowanym przez oddziały izraelskie. Na tym miniparaku komandos palestyński chciał przedostać się na tyły armii przeciwnika. Nie udało się. Tym razem, może później.

Autentyczne te sceny, pokazywane ostatnio w ramach dzienników naszej telewizji, rzeczywiście robią wielkie wrażenie. Znaczenie, o dziwo, większe niż np. jakiś wyczyn w wykonaniu olbrzyma komunikacyjnego, transportowego czy ciężkiego samolotu bombowego.

Taką oto siłę wyrazu mają najmniejsze, w wykonaniu człowieka, maszyny latające: lotnie, motolotnie. Również – słabosilnikowe samolotki wykonane przez amatorów konstruktorów, lub nawet nie konstruktorów lecz zwyczajnych miłośników lotnictwa, którzy zakupili taki minisamolot w zestawie fabrycznym, sami go u siebie zmontowali – i mogą latać (jeśli oczywiście mają licencję pilota).

Potężny, niezłomny pęd człowieka do latania kierunkuje się teraz u nas, niemal na naszych oczach, na samodzielną budowę WŁASNYCH małych stateczków powietrznych. „Skrzydlate” ze wszystkich sił pomaga temu ruchowi. Zamieszczamy na naszych łamach artykuły na temat lotnictwa amatorskiego w Polsce, dajemy ludziom możliwość wypowiedzenia się w tych sprawach. Mamy już niemały sukces: zainicjowany przez wydrukowane w „Skrzydlatej” materiały – Aeroklub Łódzki – Ośrodek Szkolenia Lotniczego zorganizuje u siebie w lipcu br. ogólnopolski zlot amatorów-konstruktorów lotniczych.

To duży, doprawdy, krok w ubarwie wieloletniej walce entuzjastów samodzielnego budowy aparatów latających o możliwość urzeczywistnienia swych marzeń.

Dostajemy dużo listów w tej sprawie. Oto fragmenty dwóch choćby z brzegu. Pisze Cezary Koba zamieszkały w Koziegłowie:

„Trzeba pomyśleć o opracowaniu co ciekawszych konstrukcji do samodzielnego budowy z gotowych zestawów, bądź też z materiałów udostępnionych do sprzedaży, np. w CSH. Mogłyby to być lotnie, motolotnie, motoszybowce, minisamoloty, łatwe w budowie, tanie i spełniające podstawowe warunki bezpieczeństwa oraz gwarantujące niezawodność działania. Plany wykonawcze mogłyby być wydawane w postaci zeszytów bądź lutnych broszur”.

Waldemar Jagiela z Kluczborka: „Mamy w Polsce wielu ludzi zdolnych i bez reszty oddanych swym lotniczym zainteresowaniom. Pracują oni często w pojedynkę. Dlatego bardzo cieszy fakt zaproszenia na łamach Waszego czasopisma organizacji zjazdu konstruktorów amatorów... Osiągnięcia naszych konstruktorów w przypadku zapewnienia im właściwego wsparcia ze strony organów państwowych i zabezpieczenia materiałowego byłoby nie mniejsze niż amatorów działających za granicą. Należy jednak jak najszybciej podjąć odpowiednie kroki, które pomogą wielu ludziom budującym w naprawdę prymitywnych warunkach różne aparaty latające, bez fachowego przygotowania”.

Inni piszą do nas podobnie. Rozumiemy ich dobrze. Możemy także zapewnić, że zawsze będziemy życzliwie ustosunkowani do pragnień konstruktorów-amatorów lotniczych, że zawsze będziemy popierać ich wysiłki, jako ludzi mądrych, zdolnych, potrafiących dać wiele dobrego krajowi, potrzebującemu takich właśnie jak oni zapaleńców już, teraz, od zaraz.

ZLOT AMATORÓW KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH W ŁODZI

Od kierownictwa Aeroklubu Łódzkiego – Ośrodka Szkolenia Lotniczego im. kpt. pil. Franciszka Żwirki w Łodzi otrzymaliśmy list, który publikujemy niżej w przekonaniu, że usatysfakcjonuje on polskich amatorów konstruktorów lotniczych, którzy wypowiedzieli się na łamach „Skrzydlatej Polski” w sprawie potrzeby zwołania zlotu. Oto treść listu:

Na kolejnym posiedzeniu w dniu 31.1.1981 r. sekcji KAK działającej przy Aeroklubie Łódzkim, jej członkowie wystąpili do kierownictwa z wnioskiem o zorganizowanie w br. w Łodzi ogólnokrajowego zjazdu amatorów konstruktorów. Kierownictwo AŁ OSŁ przychylnie ustosunkowało się do propozycji sekcji KAK i zdecydowało zorganizować w dniach 18-19 lipca 1981 r.

OGÓLNOKRAJOWY ZLOT AMATORÓW KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH NA LOTNISKU LUBLINEK.

Wszystkich chętnych do wzięcia udziału w tym zlocie (zrzeszonych w aeroklubach regionalnych i nie zrzeszonych) uprzejmie prosimy o nadesłanie zgłoszeń pod adresem:

Aeroklub Łódzki – Ośrodek Szkolenia Lotniczego, lotnisko Lublinek, Łódź,

w nieprzekraczalnym terminie do dnia 30 marca 1981 r.

Po otrzymaniu zgłoszenia wysłany zostanie indywidualnie dla każdego amatora konstruktoru program zlotu i warunki odpłatności za nocleg i wyżywienie. Ponadto prosimy konstruktorów amatorów o przybycie na zlot z własnymi konstrukcjami (zrealizowanymi, modelami lub planami konstrukcyjnymi).

Szanowna Redakcjo! Artykuły redakcji i kol. kol. J. Lenieca, J. Borzęckiego, P. Fojcika i J. Witka zamieszczone na stronie 4 i 5 „Skrzydlatej Polski” z dnia 22.2.1981 r. utwierdziły nas w przekonaniu o konieczności zorganizowania tego rodzaju zlotu, który spełni naszym zdaniem oczekiwania amatorów konstruktorów, a ponadto pozwoli na zorientowanie się w zakresie działania tego ruchu w skali krajowej i jego poziomie. Będzie to, mamy nadzieję, najlepszą propagandą polskich skrzydeł. Planujemy również zaprosić na zlot ludzi kompetentnych w zakresie podejmowania ważkich decyzji z centralnych instytucji, proponowanych w artykule kol. Józefa Lenieca ze Szczecinka.

Z lotniczym pozdrowieniem
WŁADYSŁAW DZIUDA

USY

JESTEŚMY GOTOWI POMOC

Nawiązując do notatki zamieszczonej w „Skrzydlatej Polsce” nr 5 z dnia 12.1981 r. pod tytułem „Zapomniany M-2”, uprzejmie wyjaśniamy:

Przekazanie samolotu do Muzeum Lotnictwa w Krakowie z chwilą przerwania jego programu budowy okazało się niemożliwe, z uwagi na brak powierzchni wystawowej w muzeum. Dotyczy to nie tylko samolotu M-2 lecz i innych, jak Am-14 i M-15, których przyjęcia do muzeum również odmówiono a przyczyn jak wyżej. Dotarła do nas wiadomość, że Muzeum Lotnictwa zostanie przeniesione do Warszawy, więc mamy nadzieję, że powierzchnia wystawowa ulegnie zwiększeniu i zaistnieje w przyszłości możliwość przekazywania kolejnych prototypów samolotów budowanych przez polski przemysł lotniczy.

Samoloty, o których traktuje notatka, wykorzystano jako obiekty propagandowo-dekoracyjne w Mielcu i Radomyślu Wielkim. Spełniały one swoją funkcję, ale w wyniku kilkunastoletniej ekspozycji przy braku zabezpieczenia odpowiedniej konserwacji uległy w różnym stopniu zniszczeniu. Samolot znajdujący się na terenie przedszkola nr 2 w Mielcu, na skutek wysokiego stopnia zniszczenia i nieopłacalności dokonania na-

prawy, w uzgodnieniu z użytkownikiem zostanie usunięty i złomowany w najbliższym czasie (I kw. 1981 r.) przez WSK PZL-Mielec. Samolot znajdujący się w Radomyślu Wielkim, prezentowany tam z inicjatywy Społecznego Komitetu Mieszkańców miasta, jest w stanie nadającym się do dalszej ekspozycji. Wymaga jednak okresowej konserwacji, przy której WSK PZL-Mielec okaże konieczną pomoc. Uzgodnienia w tym zakresie zostały podjęte z władzami miasta Radomyśla Wielkiego. Prace zostaną przeprowadzone w okresie wiosennym.

Nadmieniamy, że stosowanie ekspozycji samolotów jest w kraju dość powszechne. Wśród nich znajdują się również samoloty produkcji WSK PZL-Mielec, takie jak TS-8 Bies, MiG-15 i M-15. Nie były one przekazywane przez nas lecz przez ich użytkowników i w chwili obecnej również wymagają zabiegów konserwacyjnych. Jesteśmy gotowi udzielić odpowiedniej pomocy w prawidłowej ich konserwacji, na drodze zamówień składanych przez ich właścicieli.

Pragniemy podziękować Redakcji za wykazaną troskę o dobre imię naszego przedsiębiorstwa oraz polskiego lotnictwa.

Dyrektor Ośrodka
Badawczo-Rozwojowego SK
inż. WIESŁAW SZCZEPANSKI

LUKI W INFORMACJI

Szanowny Panie Redaktorze!
Lekturę książki M. Mikulskiego i A. Glassa „Polski transport lotniczy 1918-

1978” rozpocząłem dość nietypowo – od wykazu nazwisk personelu latającego – i z przykrością stwierdziłem, że przynajmniej w części dotyczącej stewardes pokładowych wykazuje on ogromne, zastanawiające luki. Oto z 60 pierwszych stewardes LOTU nie wymieniono tam aż 28, a więc niemal połowę! Żeby nie być gołosłownym, przytoczę tutaj brakujące nazwiska. Może w jakimś stopniu wyrówna to wyrządzoną im niesprawiedliwość.

Są to: Dagmara Auterhoff-Debowska (1960-63), Janina Bębenek (1962-66), Irmgard Brzozowska (1961-70), Teresa Ciejrowska-Plasecka (1961-63), Alicja Ciejrowska (1961-62), Irena Conti (1948-50), Alicja Czarnota-Baran (1955-57), Blanka Derecka (1948-49 i 1956-60), Krystyna Hereln-Brozek (1960-65), Alina Jabłońska (1956-60), Halina Konic (1949-51), Teresa Kopecka (1956-60), Zofia Ligowska-Wisniewska (1963-66), Helena Łacna-Urbańska (1956-57), Barbara Muran (1956-58), Magdalena Nowacka-Bugał (1958-61), Krystyna Pilsarska (1956-58), Wanda Polance (1953), Mirosława Sieradzka (1958-1961), Jadwiga Simoni-Bobol (1958-59), Irena Sobczak (1959-62), Zofia Stróżyk-Maławska (1960-61), Helena Swiechowska (1950-51), Małgorzata Swirczyńska (1962-65), Emilia Tumas (1963-64), Halina Walisz (1948-50), Zofia Wasilkowska (1953-54), Krystyna Wojciechowska-Walkowska (1956-60), Barbara Wrzosek-Majchrzak (1959-60).

Jedna czy druga z nich figuruje być może w wykazie pod innym nazwiskiem, gotów byłbym darować autoro-

wi I części książki pominięcie tych, które pracowały przez krótki okres czasu, ale przeoczenie wieloletniej „Miss” naszych stewardes Magdy Nowackiej, czy „milionerek” powietrznych Irmgard Brzozowskiej, Krystyny Wojciechowskiej i Barbary Wrzosek świadczy o nie najlepszej znajomości tematu. Potwierdzają to nieścisłe dane dotyczące np. Heleny Lipiec, która latała w latach 1967-68, a nie 1968-71, czy Barbary Lemm.

Nie jestem w stanie teraz sprawdzić analogicznych danych dotyczących reszty personelu latającego, pragnę tylko zasugerować, że np. nie wiadomo czy A. Mroczkowski latał na liniach CFRNA od 1922 roku (s. 299), czy od 1923 roku (s. 265); jeżeli S. Pawlikowski był pierwszym pilotem zatrudnionym w CFRNA (s. 299), to nie mógł rozpocząć pracy w 1925 roku (s. 265), a jest to o tyle istotne, że chodzi o zaszczytny przecież tytuł pierwszego polskiego pilota komunikacyjnego.

Jeśli reszta informacji z I części książki przynosi też tylko połowę prawdy, to proponuję, by Wydawnictwa Komunikacji i Łączności zwracały odpowiednią rekompensatę nabywcom tej jednej z droższych na naszym rynku pozycji wydawniczych.

Z poważaniem
R. Szubański

Rok założenia 1939

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA” – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. naczel. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarebski, z-ca sekret. red. – Czesław Glogowski, kierownicy działów – Paweł Eisztajn, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny – Stanisław Szymański, redaktor techniczny – Irena Bąkowska, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Orzechowski, Bernard Koszowski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 32 60 – kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:

- do dnia 23 listopada na I i kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki społecznej, instytucje, organi-

zacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”, w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

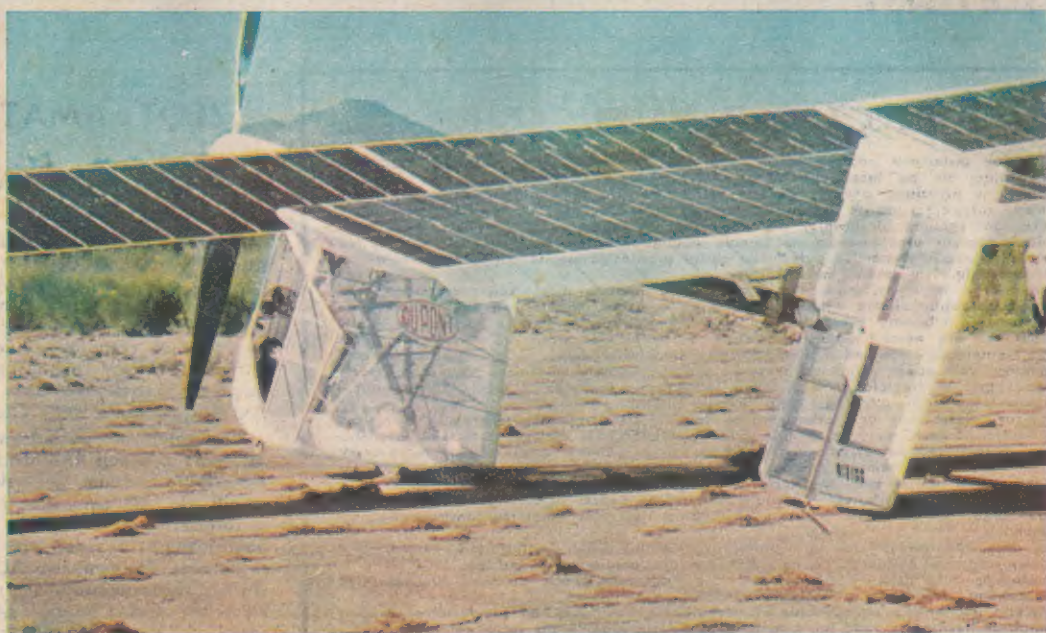
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 35 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmują Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaj egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótnów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77.



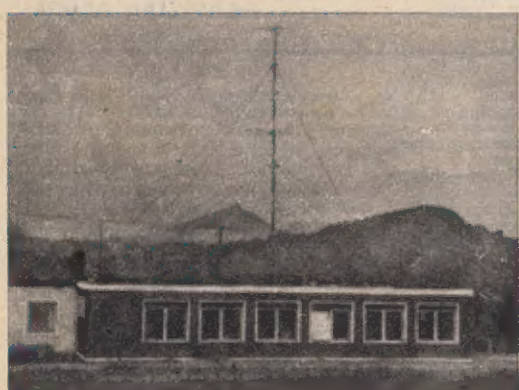
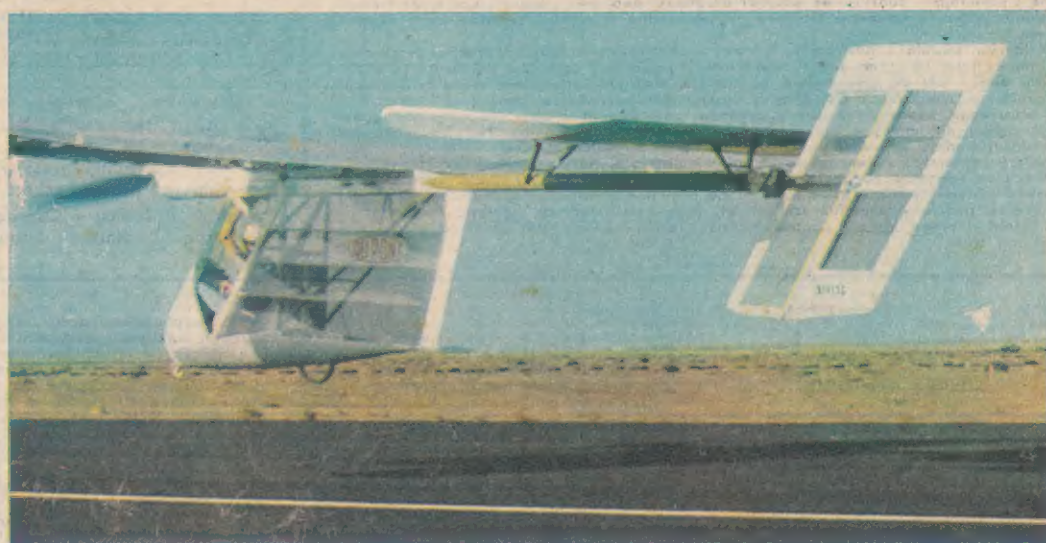
ZNAKI ROZPOZNAWCZE Iran

Oznaczenia wojskowe - barwy na płacie, i kadłubie (na stateczniku pionowym poziomo, pasy - od góry: zielony, biało-czerwony). Oznaczenia cywilne - czarne EP.



SAMOLET SŁONECZNY UCZY SIĘ LATAĆ

Zdjęcia uzupełniające artykuł zamieszczony na str. 11: Solar Challenger na starcie i w locie oraz jego konstruktor dr Paul McCready (1925 r.) z jednym z wielu modeli samolotów. Zwraca uwagę „odwrócony” profil statecznika pionowego oraz płata.



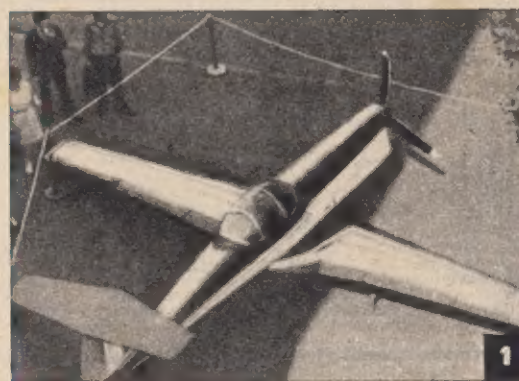
OBSERWATORIUM JONOSFERYCZNE

Specjalne obserwatorium jonsferyczne Akademii Nauk CSRS w Panskie Vsi zostało zbudowane w 1961 r. Współpracuje ze światowymi ośrodkami tego rodzaju, m.in. w Moskwie, Waszyngtonie, Paryżu, Meudon, Darmstadtzie i Nery. Obserwatorium bada m.in.: parametry jonsfery odbierając sygnały radiowe ze sztucznych satelitów na częstotliwościach np. 20, 40, 136-138 i 360 MHz; gwizdy exosferyczne w zakresie 1-10 kHz; zakłócenia atmosferyczne w paśmie 5-27 kHz itd.

SZD-30C PIRAT

Szybowiec 1-miejscowy SZD-30C Pirat (doskonałość - 34 przy 84 km/h) na lotnisku aeroklubowym NRD. Spośród ponad 800 szybowców Pirat wyprodukowanych w Polsce - NRD zakupiła ok. 200. Pierwsze Piraty SZD-30 zaczęły tam latać jesienią 1967 r. Polskie Piraty można spotkać w 24 krajach świata.

KONSTRUKCJE STUDENTÓW RADZIECKICH



1. Jednomiejscowy samolot sportowy KAI studentów Instytutu Lotniczego w Kułbyszewie.

2. Jednomiejscowy śmigłowiec ChAI-22A studentów Instytutu Lotniczego w Charkowie. Masa własna - 131 kg, ładunek użyteczny - do 80 kg. Prędkość - do 100 km/h, pułap - 1000 m.

3. Dwumiejscowy śmigłowiec ChAI-27 studentów Instytutu Lotniczego w Charkowie. Zmodyfikowany silnik motocyklowy M-63. Masa całkowita - ok. 390 kg. Prędkość - do 90 km/h, pułap - 2000 m, zasięg max. - 200 km.

